NOTICE D'INSTRUCTIONS JATO 3.3 1/10 Réf. TRX5507

Importé en France par :
MODEL RACING CAR
Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Made in TAIWAN
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Email : mrcfrance@mrcmodelisme.com

Page 2
INTRODUCTION

Nous vous remercions pour votre achat du JATO 3.3 2WD racing. Le JATO 3.3 a été conçu pour délivrer une puissance extrême pour les pilotes experts. C'est le Truck prêt à rouler le plus puissant jamais conçu. Le moteur de course TRX3.3 est plus gros, plus rapide et fournit une puissance supérieure de 60% comparée au légendaire moteur TRX2.5 gagnant de nombreux prix.

Une puissance implacable associée à la légèreté du châssis du JATO procurent une expérience sans commune mesure. L'accélération explosive, et la vitesse extrême permettent de tester l'habileté des meilleurs pilotes. La barre de wheeling fournie est un équipement obligatoire. La puissance importante du moteur de course TRX3.3 permet d'effectuer des wheeling quelque soit la vitesse.

JATO 3.3 est livré eu une ensemble complet de haute qualité de fabrication un DVD produit professionnellement pour vous fourni avarier avec le démarrage, la course, et les procédures de maintenance, équipé d'origine avec le moteur le plus puissant. Nous vous assurons que vous possédez la voiture la plus performante, suivie par une équipe professionnelle qui est prête à vous fournit le meilleur support.

Nous vous remercions d'avoir choisi TRAXXAS. Nous travaillons pour vous fournir toute satisfaction. Prenez plaisir avec votre JATO 3.3.
Nous savons que vous êtres exaltés à l'idée de faire rouler votre JATO 3.3 sur la piste, mais il est très important que vous preniez du temps pour lire ce manuel d'instructions. Ce manuel contient toutes les procédures de réglage rodage qui vous permettra d'atteindre les performances incroyables que les ingénieurs de TRAXXAS ont mis dans le JATO 3.3. **Même si vous êtes un modéliste expérimenté, il est important de lire, et appliquer les procédures de ce manuel JATO 3.3 est conçu avec des technologies dans le moteur, les suspensions, les transmissions avec lesquelles vous pourriez ne pas être habitué. Faites particulièrement attention aux recommandations concernant le carburant et le rodage du moteur.** La conception avancée du moteur de compétition TRX 3.3 fait qu'il a une procédure de rodage spécifique développée pour obtenir les meilleures performances. Utiliser les procédures traditionnelles réduit les performances et la durabilité.

Soutien à la clientèle de Traxxas
Le soutien à la clientèle de Traxxas vous accompagne dans chaque étape de la procédure. Voir la page suivante pour apprendre les moyens de communiquer avec nous et vos options en matière de soutien.

Démarrage rapide
Ce manuel est prévu d'une trajectoire de démarrage rapide qui décrit les procédures nécessaires pour rendre opérationnel le modèle dans les plus courts délais. Si vous êtes un passionné expérimenté de modèles radiocommandés, vous la trouverez utile et rapide. Lisez bien tout le manuel pour vous renseigner sur des procédures importantes de sécurité, d'entretien et de réglage. Allez à la page 7 pour commencer.

Page 3
AVANT DE COMMENCER
Lisez bien et suivez toutes les instructions dans le présent manuel et les matériaux accessoires pour empêcher que le modèle soit endommagé. Le non-respect des présentes instructions sera considéré comme abus et/ou négligence.
Avant d'utiliser le modèle, lisez ce manuel en entier et examinez soigneusement le modèle. Si, pour quelque raison que ce soit, vous décidez que le modèle n'est pas ce que vous vouliez, ne continuez pas l'installation. **Si le produit a été utilisé de quelque manière que ce soit, votre marchand d'agrément ne peut absolument pas en accepter le retour ou l'échange.**

AVERTISSEMENTS, CONSEILS UTILES, & RENVOIS
Dans le présent manuel, les avertissements et les conseils utiles seront marqués par les icônes ci-dessous. Ne manquez pas de les lire !
! Un avertissement important au sujet de la sécurité des personnes ou des moyens d'éviter d'endommager le modèle et ses composants.
i Conseil spécial de Traxxas pour rendre les choses plus faciles et plus amusantes.
-> Vous renvoie à une page portant sur un sujet apparenté.

SUPPORT
Si vous avez des questions concernant le modèle ou son fonctionnement, appelez Model Racing Car au : 01.49.62.09.60
Le support technique est disponible pour répondre au téléphone du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00.
Vous pouvez également contacter le support client par e-mail à l'adresse suivante : mrcfrance@mrcmodelisme.com

Page 4
MESURES DE SECURITE
! Toutes les instructions et les mesures décrites dans le présent manuel doivent être observées strictement pour assurer l'utilisation sécuritaire du modèle.
! Ce modèle n'est pas destiné à l'usage des enfants sous l'âge de 16 ans non surveillés par un adulte responsable.

Chez TRAXXAS, nous désirons tous que vous preniez plaisir avec notre nouveau JATO. Utilisez votre JATO avec bon sens et attention, ce sera passionnant, sécurisant et amusant pour vous et votre entaerage. Si vous n'utilisiez pas votre JATO de manière responsable et sécuritaire, vous pourriez causer des accidents et des blessures sérieuses. Les précautions formulées dans ce manuel doivent être suivies strictement pour vous assurer une utilisation en tout sécurité. Vous seul, devez savoir si les recommandations sont suivies et les précautions prise.

POINTS IMPORTANTS A MEMORISER
- JATO 3.3 est très rapide ! JATO 3.3 est conçue pour des utilisateurs expérimentés avec un haut niveau de pilotage. Le moteur de compétition TRX 3.3 est extrêmement puissant et nécessite un pilotage compétant pour le contrôler.
- Les enfants de moins de 16 ans, ou les pilotes débutants ne doivent pas pilotes leJATO 3.3 sans la supervision d'un adulte responsable et compétant.
- Le carburant pour modèles réduits est dangereux et toxique. Suivez les recommandations incendies sur le bidon. Le carburant est toxique pour les humains et les animaux. Boire du carburant peut rendre aveugle et est mortel. Manier avec attention.
- Le carburant, spécialement dans une pipette, peut ressembler à une boisson rafraîchissante pour un enfant gardez le carburant hors de portée des enfants en toutes circonstances. Ne pas laisser des bidons sur le sol ou les enfants pourraient l'atteindre pendant que vous pilotez.
- Le carburant est inflammable – Ne pas fumer, faire des étincelles, du feu a proximité du carburant ou de ses valeurs.
- Le moteur, les freins, l'échappement peuvent devenir extrêmement chauds durant leur utilisation. Faites attention à ne pas toucher ces éléments lors d'un ravitaillement en carburant ou juste après l'arrêt du véhicule.

- Une exposition prolongée au gaz d'échappement peut être nuisible. Evitez de respirer les gaz d'échappement. Utilisez votre JATO 3.3 à l'extérieur dans un espace aéré. Ne pas faire tourner le moteur en intérieur.
- N'utilisez pas votre Nitro 4-TEC de nuit ou lorsque votre contact visuel peut être perdu ou détérioré.
- N'utilisez pas votre Nitro 4-TEC au milieu d'une foule ou d'un passage piétonnier conséquent. Le Nitro 4-TEC est très rapide et pourrait blesser ceux qui ne sont pas attentif à sa présence. Gardez les enfants à distance du lieu d'utilisation.
- Puisque le Nitro 4-TEC est contrôlé par radio, il peut être sujet aux interférences de la part de nombreuses sources. Les interférences radio peuvent causer une perte de contrôle momentanée, gardez une marge de manœuvre dans toues les directions autour de vous par éviter les collisions.
- Ne pas enrouler le fil d'antenne, cela peut réduire la portée.
- Le moteur est bruyant. Si le bruit vous indispose portez des protections d'oreilles. Prenez en considération votre entourage ou voisinage en ne roulant pas tôt le matin ou tard le soir.
- Ne coupez pas votre antenne au maximum pour avoir la plus grande portée. Enrouler l'antenne doit être évité.
- Ne sortez pas l'antenne de la carrosserie sans la protection d'un tube d'antenne car suite à un accident l'antenne pourrait être coupé et la portée réduite.
- **Le plus important est de toujours faire faire preuve de bon sens.**

LES BATTERIES ET LEURS CHARGES

Votre modèle utilise des batteries rechargeables qui doivent être manipulées avec soin pour leur sécurité et leur durée de vie. Assurez-vous de lire et de suivre toutes les instructions et précautions pour charger et entretenir les batteries. Il est de votre responsabilité de charger et de prendre soin correctement des packs d'accus. En plus des instructions de votre batterie et de son chargeur, trouvez ci-dessous des conseils à garder en mémoire.

- Utilisez le chargeur fourni pour charger la batterie incluse. Référez-vous au paragraphe de la page 22.
- Ne laissez jamais une batterie se charger sans surveillance.
- Enlevez la batterie du modèle lorsque vous désirez la charger.
- Débranchez toujours la batterie du contrôleur électronique de vitesse lorsque le modèle n'est pas utilisé ou lorsqu'il est entreposé ou transporté.
- Laissez la batterie refroidir entre deux fonctionnements (avant de la charger).
- Les enfants doivent être accompagnés d'un adulte responsable pour superviser la charge et la manipulation des batteries.
- N'utilisez pas de packs d'accus qui ont été endommagés.
- N'utilisez pas de packs d'accus dont le câblage a été endommagé, dont les fils ont été mis à nu ou si les connecteurs ont été endommagés.
- Utilisez uniquement des chargeurs destinés à charger des batteries NiMH (tel que le chargeur Traxxas EZ-Peak, référence TRX3030X). Ne tentez pas de les charger avec un courant supérieur à 1 ampères.
- Ne mettez pas la batterie en court-circuit. Cela pourrait provoquer un incendie et de sévères dommages à la batterie.
- Ne brûlez pas ou ne percez pas les batteries. Des matériaux toxiques pourraient s'en extraire. Si vos yeux ou votre peau sont en contact, nettoyez-les abondamment avec de l'eau.
- Stockez vos packs d'accus dans un lieu sec, éloignés des sources de chaleur et des rayons du soleil.
- Les batteries au Nickel Métal Hydride doivent être recyclées ou être éliminées correctement.

Page 5

OUTILS, EQUIPEMENT FOURNI ET REQUIS

Votre modèle est livré avec un ensemble d'outils métriques. Vous aurez besoin d'acheter d'autres accessoires pour faire fonctionner et entretenir votre modèle que vous trouverez chez votre détaillant.

OUTILS FOURNIS ET EQUIPEMENT

Clé pour amortisseur	Clé en "U"	Clé pour biellette	Outil multifonction de supension	Clé 4 branches	Clé bougie
Clé BTR 1,5mm	Clé BTR 2,0mm	Clé BTR 2,5mm	Huile pour fitre à air	Bougie	Pipette à carburant
Chargeur de batterie NiMH*	Batterie de propulsion 7 éléments NiMH				

EQUIPEMENT REQUIS (Vendu séparément)

Carburant	4 Piles alcalines de type AA	Huile after run pour protéger le moteur de la corrosion	Tournevis plat pour les réglages

* Le modèle de batterie et de chargeur peut être modifié et de ce fait ils peuvent être différents de leur représentation sur les illustrations.

Page 6

Servo de direction	Durite de carburant	Connecteur pour l'EZ-Start	Filtre à air
Triangle de suspension	Pince coupe moteur	Arceau	Slipper
Amortisseur hydraulique	Servo de gaz/frein	Boîtier de batterie	Couronne de transmission
Barre anti-roulis avant	Vis de réglage de la tension du frein	Ressort de rappel du frein	Poignée d'ouverture du réservoir
Support d'amortisseurs	Interrupteur ON/OFF		Pointeau principal (haute vitesse)
Pare-choc avant	Bouchon de réservoir		Came de frein
Barre anti-roulis avant			Vis de réglage de la boîte de vitesse
Sauve servo			Transmission
Réglage de la précontrainte du ressort			Pare-choc arrière
Biellette de carrossage avant		Démarreur EZ start	Boîtier de batterie arrière
Support de carrosserie	Support d'antenne`	Résonateur	Support d'amortisseurs arrière
Biellette	Prise de charge	Durit de pressurisation	Différentiel
Etier	Support d'échappement	Réservoir	Barre anti-roulis arrière
Blocage de la direction	Boîtier de récepteur	Moteur de compétition TRX3.3	Disque de frein
Fusée de roue (axe avant)			Biellette de carrossage arrière
			Demi-arbre de roue
			Châssis
			Coude d'échappement

Page 7

DEMARRAGE RAPIDE : ALLER A L'ESSENTIEL

Ce guide est une vue d'ensemble des procédures pour faire fonctionner vote Nitro 4-TEC de l'ouverture de la boite, au rodage, et aux réglages de votre moteur. Consultez les pages indiquées pour chaque étape détaillée. Regardez le logo de démarrage rapide situé en bas des coins des pages de démarrage rapide.

□ 1. Lire les mesures de sécurité de la page 4

Pour votre propre sécurité, prenez conscience que la négligence et la mauvaise utilisation peut nuire à autrui.

□ 2. Chargez votre batterie de démarrage • Voir la page 21

Le système EZ-Start nécessite une batterie bien chargée (incluse).

□ 3. Installez les piles dans votre véhicule • Voir la page 10

Votre Nitro 4-TEC nécessite soit 4 pile AA alcalines ou un pack réception 5 éléments (non inclus).

□ 4. Installation de la barre de cabrage • Voir la page 29.

Une barre de cabrage est nécessaire et doit être installé avant d'utiliser le modèle. Suivez les instructions livrées dans le sachet ou voir page 34.

□ 5. Installez les batteries dans l'émetteur • Voir la page 11

L'émetteur nécessite 4 piles alcalines de type AA ou des batteries rechargeables.

□ 6. Installez la batterie de démarrage • Voir la page 22.

Installez et connectez la batterie de démarrage dans le boîtier EZ start.

☐ **7. Mettez sous tension le système radio • Voir la page 11**
Prenez l'habitude de mettre sous tension l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.
☐ **8. Vérifier le fonctionnement du servo • Voir la page 12**
Assurez-vous que le servo de direction fonctionne correctement.
☐ **9. Tester la portée du système radio • Voir la page 12**
Suivez cette procédure pour vous assurer que votre système radio fonctionne correctement à distance et qu'il n'y a aucune interférence émise par des sources externes.
☐ **10. Remplissage du réservoir • Voir la page 19**
Utilisez la pipette pour remplir le réservoir.
☐ **11. Connectez le boîtier EZ Start sur le modèle • Voir la page 22**
Apprenez la bonne manière d'utiliser le système du démarrage EZ Start.
☐ **12. Démarrez le moteur • Voir la page 23.**
Apprenez la procédure correcte de démarrage.
☐ **13. Rodez votre moteur • Voir lapage23**
Suivez exactement les instructions de rodage pour assurer performance et durée de vie à votre moteur.
☐ **14. Réglez votre moteur • Voir la page 25**
Apprenez à régler les pointeaux de mélange pour des performances optimales.
☐ **15. pilotez votre Jato • Voir la page 28**
Apprenez à utiliser votre vote de vitesse ainsi que les précautions nécessaires au pilotage.
☐ **16. Entretenir votre modèle • Voir la page 34-35**
Respectez ces étapes essentielles à la maintenance des performances de votre modèle et gardez-le en excellente condition de fonctionnement.

! – Le guide de démarrage rapide n'est pas conçu pour remplacer l'ensemble des instructions de fonctionnement décrites dans ce manuel. Veuillez lire l'intégralité de ce mode d'emploi afin de prendre connaissance de toutes les instructions pour utiliser et entretenir correctement votre modèle.
- Regardez le logo de démarrage rapide situé en bas des coins des pages de démarrage rapide.

Page 8
i Pour éviter la perte de la portée radio, ne nouez ni ne coupez le fil noir, ne pliez ni ne coupez la pointe métallique et ne pliez ni ne coupez le fil blanc au bout de la pointe métallique.

INTRODUCTION
Votre modèle comprend le plus récent transmetteur TQi de 2,4GHz de Traxxas avec la fonction Mémoire du Modèle de Traxxas Link™. La conception facile à utiliser du transmetteur provoque le plaisir instantané des passionnés des véhicules radicommandés et, en outre, offre toute une série de fonctions de réglages professionnels pour les utilisateurs avancés - ou pour tous ceux qui sont intéressés à mettre à l'épreuve le rendement de leur modèle. Les canaux de direction et d'accélération sont ajustables grâce aux fonctions exponentiel, point limite et réglage secondaire. Il y a aussi une fonction de taux double de direction et freinage. Beaucoup des fonctions avancées sont commandées par le bouton multifonctionnel, qui peut être programmé pour contrôler des fonctions diverses. Les instructions détaillées (page 39) et l'arbre de menu (page 41) présents dans ce manuel vous aident à comprendre et utiliser les fonctions avancées du nouveau système radio TQi 2,4GHz. Pour des renseignements supplémentaires et des vidéos savoir-faire, visitez Traxxas.com.

TERMINOLOGIE DU SYSTEME RADIO ET ELECTRIQUE
Veuillez vous familiariser avec les termes utilisés par rapport aux systèmes radio et électrique. Ils reviendront souvent à travers le présent manuel. Une explication détaillée de la terminologie et des fonctions de votre nouveau système radio commence à la page 39.
Modulation à spectre étalé de 2,4GHz - Ce modèle est équipé de la dernière technologie en matière de radiocommande. À la différence des systèmes AM et FM qui fonctionnent avec des cristaux de fréquence et sont prédisposés à des conflits de fréquence, le système TQi 2,4 GHz choisit automatiquement une fréquence ouverte et assure une résistance supérieure au brouillage et aux «parasites».
Courant - Le courant est une mesure du flux d'électricité passant à travers des dispositifs électroniques, normalement exprimée en ampères. Si vous associez un fil électrique à un tuyau d'arrosage, le courant indique combien d'eau traverse le tuyau.
Bande de fréquence - La radiofréquence utilisée par le transmetteur pour envoyer des signaux au modèle. Ce modèle fonctionne en modulation à spectre étalé à séquence directe de 2,4GHz.
mAh – Ce terme est l'abréviation pour milliampère heure. C'est une mesure indiquant la capacité des packs d'accus. Plus le chiffre est élevé, plus longue sera l'autonomie de la batterie.
Position neutre - La position de repos que les servos cherchent lorsque les commandes du transmetteur sont au neutre.
NiCad - Abréviation pour cadmium-nickel. Ce sont les toutes premières piles rechargeables.Les piles NiCad ont une haute capacité de gestion du courant, une grande capacité de stockage et peuvent durer jusqu'à 1000 cycles de charge. Il faut observer les procédures de charge pour réduire le risque d'apparition d'un «effet de mémoire» et raccourcir la durée de fonctionnement.
NiMH - Abréviation pour l'hydrure de nickel-métal. Les piles NiMH rechargeables sont adaptées au haut courant et très résistantes à l'effet de «mémoire». En général, les piles NiMH ont une capacité de stockage plus grande que les piles NiCad. Elles peuvent durer jusqu'à 500 cycles de charge. Un chargeur de crête conçu pour les piles NiMH est nécessaire pour le meilleur rendement.
Récepteur - L'unité radio à l'intérieur du modèle qui reçoit les signaux du transmetteur et les retransmet aux servos.
Servo - Petite unité motrice du modèle qui actionne le mécanisme de direction.
Emetteur – La radiocommande à volant est destinée à envoyer les instructions de gaz et de direction à votre modèle.
Trim – C'est un réglage « peaufiné » de la position neutre des servos. Il se réalise en ajustant les potentiomètres des gaz et de la direction situés sur la face avant de l'émetteur. Remarque : le potentiomètre multi-fonctions peut-être programmé pour ajuster, par exemple, le trim de gaz.
Système radio 2 voies – Le système radio est composé d'un récepteur, d'un émetteur et de servos. Le système utilise deux voies : une voie pour faire fonctionner les gaz et une voie pour faire fonctionner la direction.

MESURES DE SECURITE IMPORTANTES PORTANT SUR LE SYSTEME RADIO
- Pour obtenir la portée maximale, orientez toujours l'avant du transmetteur vers le modèle.
- Ne nouez pas le fil d'antenne du récepteur. Tout noeud sur le fil d'antenne en diminue la portée.
- NE COUPEZ aucune partie du fil d'antenne du récepteur. Couper l'antenne en réduit la portée.
- Étendez le fil d'antenne du modèle aussi loin que possible pour obtenir la portée maximale. Il n'est pas nécessaire d'étendre le fil d'antenne hors de la carrosserie, mais il faudrait éviter d'emballer ou d'enrouler le fil d'antenne.
- N'étendez pas le fil d'antenne en dehors de la carrosserie sans le protéger d'un tube d'antenne, autrement le fil peut être coupé ou endommagé, diminuant ainsi la portée de l'antenne. Nous vous recommandons de garder le fil à l'intérieur de la carrosserie (dans le tube d'antenne) pour éliminer le risque de dommages

Page 9
Ce modèle est muni du plus nouveau transmetteur TQi de 2,4GHz avec mémoire du modèle de Traxxas Link™. Le transmetteur dispose de deux canaux par l'intermédiaire desquels il commande l'accélération et la direction. Le récepteur à l'intérieur du modèle a 5 canaux de sortie. Votre modèle est muni de 2 servos et d'un récepteur.

EMETTEUR TQi 2,4GHz
Antenne Réglage du neutre Volant
Témoin LED rouge/vert (Voir plus de renseignements à la page 40)
Bouton de menu
Réglage de la direction
Bouton multifonctionnel
Accélérateur
Interrupteur on/off Logement des piles

SCHEMA DU BRANCHEMENT DU MODELE
Antenne Interrupteur on/off Porte pile réception
Voie 2 – Servo de gaz
Voie 1 – Servo de direction

Page 10
i Si l'indicateur d'alimentation n'est pas allumé vert, vérifiez la polarité des piles. Vérifiez que les piles rechargeables sont entièrement chargées. Si vous voyez tout autre signal clignotant du témoin LED, référez-vous au diagramme à la page 40 pour en identifier le code.

i **Utiliser les bonnes piles** - Votre transmetteur utilise des piles AA. Utilisez des piles alcalines toutes neuves ou des piles rechargeables telles que les piles NiMH (hydrure de métal-nickel) dans le transmetteur. Vérifiez que des piles rechargeables sont entièrement chargées selon les instructions du fabricant.
Si vous utilisez des piles rechargeables dans le transmetteur, tenez compte du fait que lorsqu'elles commencent à se décharger, elles perdent l'énergie plus rapidement que les piles alcalines habituelles.
Attention : Arrêtez le modèle au premier signe que les piles sont faibles (le voyant rouge du transmetteur clignote) pour éviter d'en perdre le contrôle.

! – Lorsque les batteries rechargeables commencent à perdre leur puissance, elles vont s'épuiser beaucoup plus rapidement que des piles sèches alcalines. Arrêtez-vous immédiatement dès les premiers signes de faiblesse des batteries. N'éteignez jamais l'émetteur tant que le pack d'accus reste branché. En effet le modèle peut se rendre hors de contrôle.

INSTALLATION DES PILES DU RECEPTION
Le récepteur du JATO utilise 4 piles AA (ou des éléments rechargeables Ni-MH). Le support de batterie est logé dans la boîte batterie située à l'arrière du véhicule.

Montage à l'arrière (d'origine)
1. Devissez les 4 vis 2,5x10 sur le capot de la boîte batterie avec la clé allen de 2mm fournie et enlevez le capot.
2. Installez 4 piles AA dans le support batterie. Attention à la polarité indiquée sur le support.
3. Installez le support de batterie dans la boîte.
4. Refermez le couvercle avec les 4 vis.

Installation d'une batterie (optionnelle)
Le JATO fournit l'opportunité de monter un pack batterie de 5 éléments Ni-MH soit en position arrière, ou centrale.

Montage à l'arrière (pack 5 Ni-MH seulement)
1. Devissez les 4 vis sur le capot de la boîte batterie et enlevez le capot. Enlevez le clip qui fixe le capot de la boîte centrale et ouvrez.
2. Enlevez le support de batterie et suivez le câblage jusque dans la boîte centrale. Débranchez le support de batterie dans la boîte centrale.
3. Dirigez le câblage du pack Ni-MH vers la boîte centrale et branchez-le dans le connecteur.
4. Installez le pack dans le boîtier arrière en positionnant le câblage dans les fentes de sorte qu'il ne soit pas pincé lorsque les capots seront refermés.
5. Remettez le capot arrière avec les 4 vis, remettre le capot central avec son clip.

Montage central (pack 5 Ni-MH seulement)
1. Enlevez le clip qui fixe le capot de la boîte centrale et ouvrez.
2. Sortez le connecteur et débranchez le câblage du support batterie de la boîte arrière et connectez à la place votre pack 5 Ni-MH.
3. Installez le pack dans la boîte centrale.
4. Remettrez le capot en place en vérifiant que vous ne pincez pas le câblage et verrouillez avec le clip.

Système d'alimentation TRAXXAS (optionnel)
Le système d'alimentation optionnel TRX peut être fourni séparément pour alimenter la radio du JATO 3.3. Il bénéficie d'un pack de réception 5 éléments Ni-MH qui remplace les batteries alcalines, et la tension supérieure augmente les performances des servos. Le chargeur TRX3030 est à système delta peak qui recharge le pack de réception en environ 1 heure. Le système delta peak arrête automatiquement le chargeur lorsque la charge maximale est atteinte. Le chargeur TRX incluse également un adaptateur 7,2V pour recharger la batterie EZ Start. Le chargeur TRX peut fonctionner aussi bien sur courant continu que alternatif. Un câblage de charge pour JATO TRX3034 est nécessaire.
L'adaptateur pour courant continu à partir d'un véhicule TRX3032 possède un câble long incluant un fusible. La longueur du câble permet de recharger le modèle en dehors de votre véhicule. Ne jamais recharger votre modèle à l'intérieur d'un véhicule fermé, ou pendant que vous conduisez. Ne laissez pas les batteries en charge sous surveillance.

Page 11

INSTALLER DES BATTERIES DANS L'EMETTEUR
Votre émetteur TQi 2,4GHz utilise 4 batteries de type AA. Le compartiment est situé sous le socle de l'émetteur.
1. Retirez le couvercle du compartiment à batteries en pressant sa languette et en le faisant glisser pour l'ouvrir.
2. Installez les batteries en respectant les polarités indiquées dans le compartiment.
3. Réinstallez le couvercle du compartiment à batteries. Celui-ci doit se clipper lors de la fermeture.
4. Mettez sous tension l'émetteur et vérifiez l'indicateur du statut. La LED doit s'allumer en vert.

Si le voyant de mise en route clignote, les piles de l'émetteur sont faibles ou déchargées, voir mal installées. Remplacez les par des piles neuves. Le voyant n'indique pas un niveau de charge des batteries installées dans le modèle. Référez-vous à la section de Dépannage à la page 28 pour plus de renseignements sur les codes du témoin LED du transmetteur.

REGLES POUR LA RADIO
- Mettez sous tension votre émetteur en premier et éteignez-le en dernier. Cette procédure vous aidera à éviter que votre émetteur ne reçoive un signal émis par un autre émetteur, ou d'une autre source et de ce fait de perdre le contrôle de votre modèle. Votre modèle est muni d'un sytème « fail-safe » pour éviter ce genre de mésaventure mais avant tout la meilleure protection contre ce type de déconvenue est d'allumer l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.
  1 – Tout d'abord mettez sous tension votre émetteur. 2 – Branchez la batterie. 3 – Mettez sous tension le modèle
- Afin réaliser la liaison entre l'émetteur et le récepteur, ce dernier doit être mis sous tension au moins 20 secondes avant que l'émetteur soit allumé. La LED de l'émetteur va clignoter en rouge rapidement pour indiquer l'échec de la liaison. Si vous avez ratez cette procédure, éteignez l'émetteur et recommencez de nouveau.
- Allumez toujours l'émetteur et le récepteur avant de démarrer le moteur. Ne jamais couper la radio pendant que le moteur tourne. Le bouton ON/OFF du véhicule, allume et éteinte le récepteur. Il n'arrête pas le moteur.
- Utilisez toujours dans votre système de radiocommande de nouvelles piles ou des batteries chargées récemment. Des batteries qui sont faibles limiteront automatiquement les signaux radio entre l'émetteur et le récepteur. Une perte de signal radio pourra provoquer la perte de contrôle de votre modèle.

! – Rappelez-vous de toujours mettre sous tension l'émetteur TQI en premier et de l'éteindre en dernier. Ceci afin d'éviter tout dommage à votre modèle.

Page 12

! Appliquer les autocollants
Les principaux autocollants pour votre modèle ont déjà été collés en usine. Les autocollants sont imprimés sur un plastique adhésif prédécoupé permettant de les enlever avec facilité. Utilisez un couteau de modéliste pour soulever le coin de l'autocollant et puis levez-le par son verso.
Pour coller un autocollant, apposez son extrémité et maintenez-la avec votre doigt. A l'aide de votre autre doigt, collez avec douceur et au fur et à mesure l'autre partie de l'autocollant. Cela évitera l'apparition de bulles d'air. Une fois l'autocollant complètement collé, faites glisser votre doigt dessus pour d'une part bien le coller et d'autre part pour chasser les bulles d'air. Observez les photos de la boîte d'emballage du modèle pour connaître l'emplacement de chaque autocollant.

REGLAGES DE BASE DE LA RADIOCOMMANDE

Réglage du neutre des gaz
Le réglage du neutre des gaz est situé sur le devant de l'émetteur et modifie la course de la gâchette des gaz. Modifiez ce réglage en pressant cet interrupteur et en faisant glisser sur la position désirée. Il y a deux réglages de disponibles :
50/50 : Il permet d'obtenir une course équivalente pour la marche avant et pour la marche arrière
70/30 : Il permet d'obtenir une course plus importante pour la marche avant (70%) et par conséquent moins pour la marche arrière (30%).

Le réglage 50/50 est impératif pour le JATO avec le moteur TRX 3.3.

Trim de direction
Le trim électronique de direction est situé sur le devant de l'émetteur et permet le réglage du neutre (point central) de la voie de direction.

Potentiomètre multi-fonctions
Le potentiomètre multi-fonctions peut être programmé afin de contrôler diverses fonctions. D'usine le potentiomètre multi-fonctions est configuré pour contrôler la sensibilité de la direction, connu sous le nom d'« exponentiel » ou « expo ». Lorsque le potentiomètre est tourné complètement à gauche (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), l'expo n'est pas activée et la sensibilité de la direction est linéaire (c'est le réglage le plus utilisé). Lorsque le potentiomètre est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre, de l'expo est ajoutée, ce qui a pour conséquence de diminuer la sensibilité de la direction. Cette sensibilité se concrétise à travers l'angle sur lequel va s'opérer la course des roues vers la gauche ou vers la droite par rapport au centre. Pour plus de détails sur l'exponentielle de la direction, référez-vous à la page 13.

UTILISER LA RADIOCOMMANDE
La radiocommande TQi 2,4GHz a été pré-réglé en usine. Le réglage devrait être vérifié avant de faire fonctionner le modèle au cas où ce dernier aurait été chahuté pendant son expédition. Il faut :
1. Mettez l'interrupteur de l'émetteur sur ON. La LED de statut de l'émetteur doit s'illuminer en vert (elle ne clignote pas).
2. Allumez le récepteur sur le modèle. L'interrupteur est situé sur le support d'amortisseurs arrière.
3. Installez le JATO 3.3 de sorte que les roues avant soient décollées du sol.
4. Tournez à droite et à gauche le volant de direction situé sur l'émetteur pour vérifier rapidement le bon fonctionnement du servo de direction. Vérifiez également le mécanisme de la direction afin de vous assurer qu'il n'y ait pas de jeu ou de point dur. Si la direction fonctionne lentement, assurez-vous que vos batteries n'aient pas une tension faible.
5. Lorsque vous regardez au dessus de votre modèle, les roues avant doivent être pointées de façon droite vers l'avant. Si les roues sont légèrement décalées vers la gauche ou l'arrière, réglez doucement le trim de direction situé sur l'émetteur pour rectifier cela et faire en sorte que les roues soient bien droites.
6. Actionnez la gâchette des gaz de l'émetteur et vérifiez le fonctionnement du servo correspondant.
   Lorsque la gâchette est actionnée en appuyant, le carburateur soit s'ouvrir. Lorsque la gâchette est repoussée, le frein doit fonctionner.
7. Une fois les réglages réalisés, éteignez le récepteur de votre modèle puis ensuite votre émetteur.

Test de portée de la radio
Avant de faire rouler votre modèle, vous devrez effectuer un test de portée de votre radiocommande pour vous assurer qu'il fonctionne correctement.
1. Mettez sous tension votre système radio et vérifiez son fonctionnement comme décrit dans la section précédente.
2. Demandez à un ami de maintenir le modèle. Assurez-vous que ni les mains, ni les vêtements ne soient en contact avec les roues ou toutes autres pièces en mouvement du modèle.
3. Assurez-vous que l'antenne de l'émetteur soit droite. En conservant l'émetteur dans vos mains, marchez de façon à vous éloigner du modèle jusqu'à vous rendre à une distance suffisamment éloignée pour faire fonctionner le modèle.
4. Testez de nouveau les différents contrôles de votre émetteur pour être sûr que le modèle réponde correctement.
5. Ne tentez pas de faire fonctionner le modèle si vous rencontrez des problèmes avec le système radio ou si vous faites face à des interférences externes de signaux radio à l'endroit où vous vous trouvez.

• **Une vitesse élevée nécessite une grande distance**
Plus vite vous pilotez votre modèle, plus rapidement vous atteindrez la limite de la portée de votre radiocommande. A 100 km/h, un modèle peut réaliser 30 mètres par seconde ! Vous en aurez des frissons mais faites attention à garder votre modèle à portée. Si vous voulez voir votre modèle atteindre sa vitesse maximale, placez-vous au centre de l'aire de fonctionnement de votre véhicule, pas trop éloigné et de manière à piloter votre véhicule en face de vous. Afin de maximiser votre portée radio, cette technique vous permettra de conserver votre modèle à proximité de vous et ainsi de faciliter sa vision et son contrôle.
Ce n'est pas un problème à quelle vitesse ou à quelle distance vous pilotez votre modèle, conservez toujours un espace adéquat entre vous, le modèle et les autres. Ne pilotez jamais directement vers vous-même ou vers les autres.

Page 13
Instructions de liaison TQ 2,4GHz
Pour un fonctionnement optimal, l'émetteur et le récepteur doivent « se lier » de façon électronique. **Cela a été réalisé pour vous en usine.** Vous aurez peut-être besoin de relier le système ou de lier un émetteur ou un récepteur additionnel. Pour cela, veuillez suivre ces instructions. Remarque : le récepteur doit être branché à une source d'alimentation de 4,8-6,0v (nominal) pour sa liaison. L'émetteur et le récepteur doivent être situés à au moins à 1,50 mètre l'un de l'autre.
1. Appuyez et maintenez le bouton SET situé sur l'émetteur tout en le mettant sous tension. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter lentement en rouge. Relâchez le bouton SET.
2. Appuyez et maintenez le bouton LINK situé sur le récepteur tout en le mettant sous tension le contrôleur électronique de vitesse en pressant le bouton EZ-Set. Relâchez le bouton LINK.
3. Lorsque l'émetteur et le récepteur ont leur LED qui est illuminé en vert, le système est alors lié et prêt à fonctionner. Vérifiez que la direction et les gaz fonctionnent correctement avant de piloter votre modèle.

Sensibilité de la direction (Exponentiel)
Le potentiomètre multi-fonctions de l'émetteur TQi 2,4GHz a été programmé pour agir sur la sensibilité de la direction (connue également sous le nom « exponentiel »). Le réglage standard de la sensibilité de la direction est « normal » (zéro exponentiel). Cela se traduit concrètement avec le potentiomètre tourné complètement à gauche de sa course. Ce réglage procure une réponse linéaire du servo : le mouvement du servo de direction correspondra exactement avec l'ordre transmis par le volant de l'émetteur. Tournez le potentiomètre dans le sens des aiguilles d'une montre de la gauche vers la droite. Cela aura pour conséquence d'apporter de l'exponentiel négatif et ainsi de diminuer la sensibilité du servo. Ce qui se concrétisera par un servo qui sera moins réactif autour du neutre. En augmentant la sensibilité, le servo se rapprochera des limites de sa course. Plus vous tournerez le potentiomètre, plus la modification du mouvement du servo de direction sera prononcée. Le terme « exponentiel » provient de cet effet ; la course du servo se modifiera de manière exponentielle en fonction de l'ordre transmis par le volant de l'émetteur. L'effet exponentiel est indiqué en pourcentage. Plus grand est ce pourcentage, plus important est l'effet. Les illustrations ci-dessous montrent comment cela fonctionne.

Sensibilité de la direction normale (0% exponentiel)
Dans cette illustration, la course du servo de direction (et avec celui-ci, le mouvement des roues du train avant du modèle) correspond précisément à l'ordre émis par le volant de l'émetteur. La course est exagérée de façon à illustrer les propos.

Sensibilité de la direction diminuée (Exponentiel négatif)
En tournant le potentiomètre multi-fonctions dans le sens des aiguilles d'une montre, la sensibilité de la direction du modèle se verra diminuée. Remarquez qu'une grande course du volant de l'émetteur engendra une petite course pour le servo. Plus vous tournez le potentiomètre, plus l'effet sera prononcé. Diminuez la sensibilité de la direction vous aidera à piloter sur des surfaces peu adhérentes. Lorsque vous pilotez à haute vitesse, ou sur un circuit doté de grandes courbes, les ordres de direction donnés au volant de l'émetteur doivent être doux. La course est exagérée de façon à illustrer les propos.

Course de rotation du volant de l'émetteur   Course de rotation effective du modèle

Expérimentez ! Essayez différents degrés de l'exponentiel. Il est aisé de revenir à « zéro » si vous n'êtes pas satisfait de l'effet. Il n'y a pas d'effet contre indiqué lors de l'utilisation de l'exponentiel. N'importe quel réglage peut vous apporter du confort à piloter. La meilleure manœuvrabilité de votre modèle sera le « bon réglage ».

INSTALLER L'ANTENNE
L'antenne de réception a été ajustée et installée en usine.
Lorsque vous réinstallez l'antenne, glissez tout d'abord le fil d'antenne par la partie inférieure du tube d'antenne jusqu'à ce que le fil atteigne l'extrémité du tube sous le capuchon noir. Ensuite insérez le tube d'antenne dans le support en vous assurant que le fil passe bien dans l'encoche du support. **Ne pliez pas ou n'entortillez pas le fil d'antenne ! Regardez la colonne de droite pour obtenir plus d'informations.**
i Pour éviter la perte de la portée radio, ne nouez ni ne coupez le fil noir, ne pliez ni ne coupez la pointe métallique et ne pliez ni ne coupez le fil blanc au bout de la pointe métallique.

! Pour éviter la perte de la portée radio, ne nouez ni ne coupez le fil noir, ne pliez ni ne coupez la pointe métallique et ne pliez ni ne coupez le fil blanc au bout de la pointe métallique.

i – Fail-Safe automatique

L'émetteur TQi 2,4GHz et le récepteur sont équipés d'un système « fail-safe » automatique qui ne nécessite aucune programmation de l'utilisateur. Dans le cas où il y aurait une perte de signal ou une interférence, les gaz vont automatiquement retourner en position neutre et la direction sera maintenue dans la dernière position transmise par l'émetteur. Si le « failsafe » s'active lorsque vous faites fonctionner votre modèle, déterminez la raison pour laquelle vous avez une perte de signal et résolvez le problème avant de faire fonctionner à nouveau votre modèle.

Page 14

LE MOTEUR DE COMPETITION TRX3.3

Le moteur de compétition TRX 3.3 est la dernière génération des moteurs Nitro TRX. La cylindrée supérieure et son système de distribution fournit une puissance de premier ordre tout en maintenant les caractéristiques de puissance linéaire et la facilité de réglage. Des tests rigoureux et une fabrication contrôlée ont permis d'atteindre une puissance et des performances sans compromis qui change le prêt-à-rouler en prêt à faire la course.

Le moteur de course TRX 3.3 constitue une approche complète du système. Chaque élément du moteur, du filtre à air, au coude d'échappement est fabriqué avec attention pour fonctionner en harmonie avec les autres éléments du moteur. Chaque élément se couple les uns avec les autres afin de tirer la puissance maximum.

Le moteur de course TRX 3.3 est conçu pour être tolérant sur les variations de réglages et pour tourner dans des conditions atmosphériques différentes telles que changement de température, d'humidité, d'altitude.

Afin d'obtenir la plus grande durée de vie et de conserver le moteur de course TRX 3.3 dans les meilleures conditions de course, il est recommandé d'effectuer une maintenance régulière. La première cause d'usure prématurée et de panne est le manque de soin et d'entretien.

RODAGE

Le moteur de course TRX 3.3 est fabriqué avec les tolérances les plus faibles et nécessite une procédure spécifique de rodage afin de réaliser le meilleur ajustement des pièces internes du moteur. Il est important que suiviez impérativement les nouvelles procédures de rodage afin d'obtenir les meilleures performances et durée de vie pour votre moteur de course TRX 3.3. Le rodage dure entre 1 et 2 heures. Les anciennes méthodes de rodage telles que tourner sur un banc au ralenti pendant plusieurs « réservoirs » ou faire tourner le moteur, réglé riche, pendant les 4 premiers réservoirs ne permettent pas d'obtenir les meilleurs résultats. Suivez la procédure de ce manuel.

ENTRETIEN DU FILTRE A AIR

La poussière est le pire ennemi de votre moteur. Un filtre à air propre est indispensable pour une grande durée de vie. Dû à la nature performante du moteur TRX 3.3, un effet d'aspiration important est crée afin d'aspirer un grand volume d'air à haute vitesse au travers du carburateur. Ce modèle est équipé d'un filtre à 2 étages très performant qui nécessite que le préfiltre soit nettoyé et huilé à chaque heure d'utilisation, et que le premier filtre soit nettoyé et huilé toutes les 3 à 4 heures. Un ensemble filtre pré-huilé supplémentaire est fourni avec le modèle pour vous encourager à entretenir votre filtre à air.

ENTRETIEN APRES UTILISATION

Pratiquez un entretien après utilisation du moteur pour éviter que la corrosion ne s'installe dans les parties internes du moteur. Le carburant attire naturellement l'humidité et la corrosion peut s'installer très rapidement à l'intérieur du moteur si elle n'est pas enrayée.

Quelques minutes passées, avant et après l'utilisation de votre modèle, vous assureront de longs moments d'utilisation plaisante.

Page 15

ILLUSTRATION DU MOTEUR TRX 3.3.

Logement du filtre à air		Protection de culasse	
Pointeau principal (haute vitesse)	Vis de ralenti	Culasse	
Arrivée du carburant		Ensemble EZ START	
Arrivée d'air		Démarreur EZ START	
Carburateur		Vis de richesse (basse vitesse) ou reprise	
Volant moteur		Carter moteur	
Cloche d'embrayage	Vilebrequin	Support moteur	
		Levier des gaz	
Coupe-carburant			
Durite de carburant	Boîtier de contrôle EZ START	Fil de la bougie	Boîtier de contrôle EZ START
		Connecteur EZ-Start	
		Fil de masse	
		Fil positif	
		Fil négatif	
Réservoir de carburant	Durite de pressurisation	Résonateur	

Page 16

VOCABULAIRE A CONNAITRE

Vous trouverez ces mots au cours des paragraphes de ce manuel.

.15 - .15 ou "15" : C'est la cylindrée de votre moteur de course TRX 2.5 fait 15 inches cube ou 2.5 centimètre cube. Le nom "TRX 2.5" vient de la cylindrée du moteur.

.20 - .20 ou "20" : C'est la cylindrée de votre moteur de course TRX 3.3 fait 20 inches cube ou 3.3 centimètre cube. Le nom "TRX 3.3" vient de la cylindrée du moteur.

ABC - Abréviation pour aluminium bronze et chrome. Cela correspond au type de construction du moteur. Un piston aluminium coulissant dans une chemise en bronze chromé. Le TRX 3.3 est un moteur ABC.

Filtre à air - Situé au-dessus du carburateur afin d'éviter à la poussière destructrice de rentrer dans le moteur. L'ingestion de poussière est la cause première de pannes moteur. C'est pourquoi un moteur ne doit jamais tourner sans son filtre à air.

BDC - Point mort bas : Position basse du piston dans la chemise.

Rodage - Procédure utilisée sur un moteur neuf, cela prépare le moteur au fonctionnement normal. Cette procédure peut être différente suivant les moteurs. Suivez les instructions de TRAXXAS pour un rodage correct.

Carb - Abréviation de carburateur.

Carburateur - Le carburateur vaporise le carburant avec l'air de sorte que le moteur puisse brûler le mélange. Il y a 2 types de carburateur, le carburateur à tiroir et le carburateur à boisseau. Le TRX 3.3 utilise un carburateur à tiroir de qualité supérieure.

Appauvrissement - Cela apparait lorsque le moteur accélère et que le mélange de carburant devient suffisamment pauvre pour permettre au moteur de tourner très vite. Cela se concrétise par une diminution de la fumée à l'échappement et une augmentation forte des tours moteur.

Chambre de combustion - La chambre de combustion est usinée dans le bas de la culasse. C'est l'endroit où la bougie enflamme le carburant. La forme de la chambre de combustion est optimisée pour une meilleure explosion du carburant.

Bielle - La bielle transfère le déplacement du piston sur le vilebrequin. Le moteur de course TRX 3.3 utilise une bielle couteau. Sa forme aérodynamique lui permet de « trancher » dans le mélange air/carburant pressurisé dans le carter.

Carter - C'est le corps du moteur qui supporte toutes les pièces mécaniques qui tournent.

Vilebrequin - C'est l'arbre principal du moteur qui supporte l'ensemble bielle/piston.

Ailette de refroidissement - Les ailettes de refroidissement sont fraisées dans la culasse et le carter pour évacuer la chaleur du moteur. La chambre est évacuée lorsque l'air passe au travers des ailettes. Il est important de garder les ailettes propres de toute poussière ou saleté pour conserver le refroidissement optimum.

Culasse - Partie ailetée en aluminium, placée en haut du moteur afin de dissiper le plus de chaleur. La chambre de combustion est usinée à sa base.

Dyno - Banc dynamométrique. Appareil permettant de mesurer précisément la puissance et le couple sur toute l'échelle des tours/minute.

EZ Start - Système électrique de démarrage embarqué TRAXXAS. Le système est constitué d'un boitier de démarrage et d'un démarreur électrique à réduction embarqué pour entrainer le moteur.

Appairage - Habituellement utilisé pour la chemise et le piston. Si l'appairage est serré, le piston va légèrement coincer au point mort haut (PMH) et le moteur possède une bonne étanchéité et compression. Si l'appairage est libre, la compression est faible et l'ensemble chemise/piston doit être remplacé.

Extinction - Se produit lorsque le moteur s'arrête à haute vitesse. C'est la faute à un mélange trop pauvre ou une panne de bougie.
Carburant - 16% ou 25% : Pour utiliser le TR 3.3 vous avez besoin de carburant. Les références 16% et 25% correspondent au pourcentage de nitrométhane contenue dans le carburant.
Mélange - C'est le rapport carburant/air déterminé par les réglages du pointeau sur le carburateur.
Durite - Tube silicone épais qui transporte le carburant du réservoir vers le carburateur.
Bougie incandescente - Située sur la culasse au sommet de la chambre de combustion. Elle contient un filament qui rougit et chauffe lorsqu'une tension lui est appliquée. Lors du démarrage moteur, la chaleur de la bougie enflamme le mélange air/carburant et active le processus de combustion.
Chauffe bougie : Cet accessoire se fixe sur la bougie et fournit la tension nécessaire pour allumer le filament de la bougie. Cela s'appelle aussi un allumeur. Les moteurs équipés du système EZ Start n'utilisent pas cet accessoire.
Pie d'échappement (résonateur) - C'est le tube en aluminium qui connecte le système d'échappement à la lumière d'échappement du moteur. La longueur et le diamètre de la pipe sont choisis avec attention pour obtenir le plus de puissance possible du moteur.
Page 17
Pointeau principal - Permet de régler le mélange air/carburant pour les hautes vitesses.
Ralenti - Vitesse à laquelle le moteur tourne lorsque la gâchette d'accélérateur de la radiocommande est au neutre.
Vis de ralenti - Située sur le corps du carburateur. Cette vis règle le ralenti du moteur.
Pauvre - Condition de fonctionnement où le moteur ne recoit pas suffisamment de carburant (par rapport à l'air disponible). Les symptômes produisent une surchauffe du moteur, ou le moteur tourne peu puis cale particulièrement à haute vitesse. C'est une condition dangereuse qui doit être corrigée immédiatement car cela peut détruire le moteur.
Appauvrir le mélange - Tourner dans le sens horaire, soit le pointeau principal soit la vis de richesse pour diminuer la quantité de carburant reçue par le moteur.
Pointeau de richesse - Pointeau qui contrôle le mélange air/carburant pour les faibles vitesses.
Pointeau - Robinet constitué d'une aiguille conique agissant sur un orifice adapté et qui contrôle le débit de carburant.
Nitro - Abréviation de nitrométhane. Composant du carburant qui améliore la combustion et la puissance. Nitro s'utilise par opposition aux modèles électriques radiocommandés.
Proportion de nitro - Quantité de nitro utilisée dans le carburant. Généralement quantifiée en pourcentage du volume total du carburant, les moteurs TRAXXAS sont optimisés pour des carburants avec 10 à 20%. Le carburant avec un taux à 33% peut être utilisé en course.
Joint torique - Joint caoutchouc en forme de « O » utilisé pour l'étanchéité.
Echappement - Abréviation pour « échappement accordé ».
Piston - Pièce interne du moteur reliée à la partie supérieure de la bielle, et qui se déplace de haut en bas dans la chemise. L'ajustage précis entre le piston et la chemise crée une étanchéité qui permet au moteur d'avoir la compression nécessaire à la combustion.
Lumière - Les lumières sont des ouvertures dans la chemise qui permettent au carburant vaporisé de pénétrer dans la chambre de combustion, et aux gaz brûlés de s'évacuer. La forme et l'emplacement des lumières sont un facteur déterminant de la puissance.
Pré-filtre - Elément extérieur au filtre à air dans un filtre à 2 étages. Il procure un premier niveau de filtrage pour le moteur. La plupart des poussières et débris sont arrêtés par ce filtre. Nettoyez, huilez et remplacez ce filtre après chaque heure d'utilisation. Toujours utiliser le pré-filtre et le filtre principal.
Filtre principal - Elément interne du filtre à air dans un filtre à deux étages. Il procure un second niveau de filtration après le pré-filtre. Nettoyez, huilez et remplacez ce filtre après chaque 3 à 4 heures d'utilisation. Toujours utiliser le pré-filtre et le filtre principal.
Amorçage - Permet manuellement au carburant d'aller du réservoir au carburateur. Cela est parfois nécessaire après un arrêt prolongé du moteur et que tout le carburateur contenu dans la durite soit retourné dans le réservoir. Sur les modèles TRAXXAS, cela peut être effectué en branchant avec le doigt la sortie d'échappement pendant 1 à 2 secondes pendant que l'on démarre le moteur.
Reprise - Réponse du modèle lors de la mise des gaz, et la manière d'accélérer de celui-ci.
Riche - Condition de fonctionnement où le moteur recoit trop de carburant par rapport à l'air disponible. Il est mieux de faire tourner un moteur légèrement riche afin d'augmenter sa durée de vie. Un mélange trop riche fournit de mauvaises performances avec une fumée excessive et du carburant non brûlé sortant de l'échappement.
Tr/mm - Nombre de tours du vilebrequin par minute.
Chemise - Elément interne du moteur qui dirige le piston. L'ajustage précis entre le piston et la chemise crée une étanchéité qui permet au moteur d'avoir la compression nécessaire à la combustion. La chemise d'un moteur TRX est usinée en bronze puis est ensuite chromée « dur ».
Carburateur à tiroir - L'accélération sur un carburateur à tiroir s'affiche par le va et vient d'un tiroir dans le corps du carburateur. Ce type de carburateur est plus performant car il produit un passage d'air moins restrictif qu'un carburateur.
Calage - Lorsque le moteur s'arrête de fonctionner, généralement à cause d'un réglage de mélange incorrect ou une panne d'essence.
TDC (Point mort Haut) : Point le plus haut de la course du piston dans la chemise.
Echappement accordé : Un pot d'échappement accordé est fabriqué à partir d'une chambre en métal ou composite, avec des chicanes et est conçu pour extraire le plus de puissance du moteur.
Appairage - Processus d'ajustage qui se produit durant le rodage sur les pièces internes en mouvement dans certaines circonstances précises.
WOT - Abréviation pour « plein gaz ».

Page 18
LE CARBURANT
Il est impératif d'utiliser le bon carburant dans votre moteur TRX 3.3 afin d'obtenir les performances maximum et une grande durée de vie. Le carburant META GP doit être utilisé pour assurer une lubrification correcte, des performances et un réglage facile. Le carburant META GP a été essayé sur des milliers de moteurs, de sorte que vous pouvez compter chaque jour sur de grandes performances.
- META GP est le seul carburant 100% certifié pour une utilisation avec les moteurs TRAXXAS.
- Le META GP est fabriqué avec le mélange exact des meilleurs lubrifiants naturels et synthétiques pour permettre une excellente accélération, avec les meilleures performances sans sacrifier la durée de vie.
- Tous les composants du carburant sont sélectionnés parmi les meilleurs disponibles puis mélangés. Ils sont expressément adaptés aux caractéristiques métallurgiques et thermiques des moteurs TRAXXAS.

Vous pouvez utiliser des carburants nitro de 10%, 16% et 25%. Essayer d'utiliser toujours le même pourcentage et évitez les changements. Nous vous recommandons, si vous effectuez le rodage avec un pourcentage de carburant, de le conserver ensuite pour le fonctionnement normal. Si vous changez de pourcentage, n'oubliez pas réajuster votre mélange air/carburant.

CHOIX DU POURCENTAGE DE NITRO
La question habituelle est : Quelle est la différence entre les carburants 10%, 16% et 25% ?
En augmentant le pourcentage de nitro dans le carburant, cela équivaut à augmenter le taux d'oxygène dans le processus de combustion. Le mélange brûle plus efficacement, améliore la combustion et fournit plus de puissance.
Si le nitrométhane est augmenté, la quantité des autres composants du carburant doit être augmentée dans la chambre de combustion afin de maintenir un mélange air/carburant parfait. C'est pourquoi le mélange doit être enrichi légèrement (sur le pointeau principal, d'environ ¾ de tour sens anti-horaire lorsque l'on passe de 20% à 33%, d'environ ½ tour sens anti-horaire lorsque l'on passe de 10% à 20%). Cela permet un débit de carburant plus grand dans le moteur, permet un meilleur refroidissement même aux réglages les plus pauvres.

Si 33% de nitro augmente la puissance, on pourrait croire que l'on peut utiliser un carburant au-delà de 33%. En réalité, il y a des limitations techniques. Les moteurs sont conçus pour fonctionner dans une certaine plage de pourcentage de nitro. La manière dont la chemise est usinée, la taille de la chambre de combustion et d'autres facteurs déterminent combien de nitro peut être utilisé dans le moteur. Le moteur TRX 3.3 r »pond parfaitement à une utilisation avec un maximum de 33%de nitro, avec des températures plus faibles, plus de puissance, une accélération plus linéaire. Augmenter le pourcentage de nitro au-delà de 33% peut rendre nécessaire des modifications du moteur (lumières, joint de culasse etc) pour éviter des problèmes de démarrage et de réglage.
Il y a des limites à la quantité de nitro qu'un moteur peut utiliser pour augmenter la puissance. Les pourcentages plus faibles de nitro ont leurs propres avantages. Le nitro est un composant cher du carburant de sorte qu'un mélange à 10% est plus économique pour l'utilisateur. Le mélange à 10% de nitro permet une latitude plus grande sur les réglages du pointeau pour une mise au point plus facile.

Lorsque vous utilisez le META GP, l'utilisation de grands pourcentages de nitro n'use pas le moteur plus rapidement. Certains carburants (non Traxxas) à fort pourcentage de nitro diminue les lubrifiants en espérant augmenter les performances. Nous vous recommandons avec insistance de ne pas jouer avec l'investissement que représente votre moteur, et d'utiliser le META GP pour des performances constantes et une durée de vie prolongée.

A PROPOS DES AUTRES CARBURANTS

Peut-on utiliser d'autres carburants ? Il y a d'autres carburants qui peuvent donner des performances satisfaisantes, cependant ils peuvent vous coûter cher à long terme, en diminuant les performances, réduisant la durée de vie et les facilités de réglages.

Seuls les carburants contenant à la fois de l'huile synthétique et de l'huile de ricin sont recommandés.

Chacun à sa propre opinion à propos des carburants. L'équippe technique de TRAXXAS a passé de longues années pour concevoir les moteurs de course TRX. Personne ne sait mieux que quiconque les besoins en carburant des moteurs TRAXXAS que les ingénieurs de TRAXXAS. Nous vous recommandons fortement de ne pas jouer avec votre investissement dans le moteur et d'utiliser le carburant META GP conçu pour le moteur TRX 3.3.

CONSERVATION DU CARBURANT

• Suivre les indications et avertissement indiqués sur le bidon.
• Fermez sérieusement le bidon : Certains composants du carburant peuvent s'évaporer rapidement et dégrader la composition du carburant.
• Ne pas stocker le carburant dans la pipette. Vider le carburant frais inutilisé de la pipette vers le bidon immédiatement.
• Ne mélangez pas un carburant ancien avec un carburant neuf. Ne mélangez pas différents types de carburants entre eux.
• Stockez votre carburant dans un endroit frais et sec éloigné des sources de chaleur, d'étincelles et de combustion.
• Lisez et suivez les instructions de ce manuel page 4.

Page 19

REMPLISSAGE DU RESERVOIR

Utilisez une pipette (incluse) pour remplir le réservoir du JATO. Pour remplir la pipette de carburant, videz l'air en appuyant dessus et insérez l'embout dans le bidon de carburant puis relâchez la pipette. Au fur et à mesure que la pipette grossit, le carburant pénètre à l'intérieur.

LE FILTRE A AIR

Le filtre à air du moteur TRX 3.3 est spécialement conçu pour fournir des performances maximum tout en protégeant votre moteur des saletés et de la poussière. N'utilisez que le filtre fourni. **Vous n'améliorerez pas les performances de votre moteur en utilisant un autre type de filtre** et vous risquez d'endommager votre moteur à cause d'une mauvaise filtration.

Le filtre à air du moteur TRX 3.3 est constitué de 3 pièces :

1. Une base en caoutchouc
2. Un corps en plastique constitué d'un filtre permanent
3. D'une mousse huilée

Vous devez nettoyer le filtre après chaque heure d'utilisation, même si celui-ci parait propre. Cela comprend aussi la période de rodage. **Nettoyez votre filtre après le rodage.** La poussière (invisible à l'œil) et les saletés se déplacent constamment à l'intérieur du filtre lorsque le moteur tourne. Même si vous ne voyez pas de saleté sur le filtre, elle est présente à l'intérieur de la mousse dès que le moteur a tourné. Si vous dépassez les intervalles recommandés de nettoyage, vous risquez d'endommager votre moteur. Les dommages ou l'usure dû à l'ingestion de saletés sont faciles à détecter et sont l'une des causes principales de pannes moteur prématurées.

INSTRUCTION DE NETTOYAGE DU FILTRE

1. Déposez le filtre de l'entrée du carburateur en tirant sur l'ensemble fermement sur le côté. **Ne pas tirer droit.**
2. Démontez le filtre. Tirez la base en caoutchouc du corps. On peut apercevoir l'élément en mousse au fond du corps du filtre. Sortir la mousse.
3. Nettoyez les 3 éléments du filtre dans de l'eau chaude savonneuse (le détergent vaisselle est utilisable), effectuez cette opération 2 fois.
4. Séchez les éléments avec un chiffon propre ou à l'air comprimé. Utilisez des lunettes de sécurité lorsque vous séchez avec l'air comprimé.
5. Huilez la mousse avec de l'huile pour filtre. Utilisez l'huile TRAXXAS (TRX5263) ou une huile spécifique de qualité pour mousse de filtre à air pour moto tout terrain ou quad. Appliquez 30 gouttes d'huile à filtre TRAXXAS réparties à parts égales sur le dessus, dessous et sur les côtés de la mousse. Malaxez la mousse pour bien répartir l'huile partout. La mousse peut être colorée par l'huile, et cela indique une bonne répartition de l'huile. Ne pas enlever l'excès d'huile.
   Note : Ne pas utiliser l'huile de filtre à air pour autre chose que le filtre à air. Ce n'est pas un lubrifiant.
6. Remontez le filtre et fixez-le sur le carburateur en vous assurant que le caoutchouc est bien fixé sur le carburateur, sans prise d'air ou interstices.

Page 20

LE CARBURATEUR

Comment fonctionnent les réglages du carburateur.

Le carburateur possède plusieurs fonctions. Il contrôle la vitesse du moteur en restreignant l'entrée d'air et de carburant du moteur. Il vaporise le carburant (présence de gouttelettes de carburant dans l'air) et contrôle le mélange air/carburant pénétrant dans le moteur (quantité d'air pour une quantité de carburant déterminée).

Pour vous aider à une meilleure compréhension du réglage du moteur et sa nécessité, voici une brève explication du processus de combustion du mélange air/carburant dans votre moteur.

Afin de fournir la pression à l'intérieur du cylindre qui provoque la puissance, le moteur brûle un mélange air/carburant. Pour obtenir une combustion correcte, l'air et le carburant doivent être mélangés dans de bonnes proportions. C'est le travail du carburateur, de mélanger l'air et le carburant (vaporisation) dans des proportions correctes pour une combustion optimale. C'est le rapport air/carburant idéal. Le rapport air/carburant nécessité par le moteur reste constant. A cause des conditions atmosphériques (température, humidité, altitude etc) des vannes de débit de carburant sont nécessaires (pointeaux) afin de maintenir le rapport air/carburant idéal quelque soient les conditions atmosphériques. Par exemple, l'air froid est plus dense (plus de molécules d'air) pour un volume d'air donné et donc nécessite plus de carburant (molécules de carburant) pour maintenir le rapport air/carburant correct. Un air plus chaud est moins dense (moins de molécules d'air) et de ce fait nécessité moins de carburant pour maintenir le rapport air/carburant correct. Les pointeaux sont là pour régler la quantité de carburant fournie pour mélanger (vaporiser) avec la quantité d'air disponible.

LES POINTEAUX

La quantité de carburant contrôlée et vaporisée dans le carburateur est mesurée à l'aide des 2 pointeaux de mélange : Le pointeau principal (haute vitesse) et la vis de richesse (basse vitesse). La vis de richesse contrôle le débit de carburant au ralenti et aux faibles vitesses. Le pointeau principal contrôle le débit de carburant de mi gaz à plein gaz. Deux pointeaux sur le moteur TRX 3.3 fournissent un contrôle précis du rapport air/carburant tout au long de la variation de vitesse du moteur.

Le débit de carburant maximum est toujours contrôlé par le pointeau principal. Cela fonctionne comme le robinet sur le tuyau d'arrosage du jardin. Tournez dans le sens horaire pour le fermer et dans le sens anti-horaire pour l'ouvrir. Lorsque les gaz sont au ralenti ou jusque mi gaz, la vis de richesse contrôle le débit au niveau de l'arrivée de carburant (contre-pointeau) dans le venturi. Ce second robinet agit comme l'arroseur placé au bout du tuyau d'arrosage. Lorsque vous accélérez à partir du ralenti, la vis de richesse augmente le débit au niveau du contre pointeau. Cela permet une augmentation du débit de carburant avec un débit d'air plus important. Si les gaz augmentent encore, la vis de richesse sort complètement du contre pointeau permettant un débit maximum.

A ce moment le débit de carburant est contrôlé par le pointeau principal (haute vitesse). En utilisant la comparaison avec le tuyau d'arrosage, lorsque l'arroseur est plein ouvert au bout du tuyau, c'est le robinet qui contrôle alors le débit d'eau.

Les performances du moteur sont directement liées au mélange air/carburant. Enrichir le mélange égale à augmenter la quantité de carburant dans le mélange, appauvrir le mélange égale à diminuer la quantité de carburant dans le mélange.

Page 21

• En appauvrissant légèrement le mélange, on obtient une combustion plus efficace et plus de puissance, mais avec moins de lubrification.
• En enrichissant légèrement le mélange, on obtient plus de lubrification, un moteur moins chaud mais avec moins de puissance.

Le réglage du moteur consiste à trouver l'équilibre entre les 2 : Une puissance élevée selon vos besoins tout en maintenant une bonne lubrification pour une durée de vie du moteur élevée. **Le réglage optimal du mélange air/carburant est plutôt riche** afin de fournir une certaine marge de sécurité contre des conditions pauvres si certaines variables changent (température d'un jour sur l'autre).

Les réglages de mélange se comptent en nombre de tours de pointeau à partir de la position fermée. D'usine, les réglages de mélange sont effectués pour le rodage. Ne changez pas les réglages d'usine tant que le moteur n'a pas tourné et que vous soyez capable d'effectuer les réglages mineurs nécessaires suivant le carburant, la température, l'altitude.
Les réglages s'effectuent en 1/8 ou 1/16 de tour de pointeau. Si le moteur est ''dur'' au point mort haut (PMH) voir les instructions Page 34 pour ''libérer'' le moteur.

REGLAGE DU RALENTI
La vis de réglage de ralenti contrôle la fermeture du tiroir du carburateur. Lorsque le servo de gaz est au neutre, le tiroir doit buter contre la vis de ralenti. Utilisez toujours la vis de ralenti pour contrôler le ralenti. N'utilisez pas le trim des gaz de votre émetteur pour régler le ralenti. Le ralenti doit être réglé au minimum possible tout en maintenant un fonctionnement fiable.

SYSTEME DE DEMARRAGE ELECTRIQUE TRAXXAS EZ START
Le Traxxas EZ START (TES) fournit la commodité de démarrage du moteur de votre JATO à l'aide d'un démarreur électrique, en appuyant sur un bouton.
• Le EZ Start consiste en un boitier de contrôle, et d'un démarreur électrique embarqué.
• L'alimentation du système EZ START est fournie par une batterie rechargeable de 7.2V installée dans le boitier de contrôle.
• La bougie du moteur est alimentée automatiquement par le EZ START, éliminant l'utilisation d'un chauffe-bougie séparé.
• La tension de la bougie reste constante quelque soit la charge demandée par le démarreur électrique.
• La diode LED de bougie sur le boitier de contrôle indique l'état de la bougie.
• Le mécanisme d'entrainement du moteur TRX 3.3 est protégé contre les retours du moteur lors du démarrage.
• Le circuit de protection Swart Start évite les dommages au moteur en coupant l'alimentation sur le moteur ou si l'électronique dépasse les limites de sécurité.

CHARGE DE LA BATTERIE DU EZ START
Utilisez le chargeur fourni pour recharger la batterie du EZ Start fournie.
1. Branchez le chargeur dans une prise. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer vert.
2. Connectez la batterie sur le chargeur. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer rouge indiquant le processus de charge.
3. La durée de charge de la batterie est d'environ 4 heures et demi. Le voyant LED du chargeur s'allume vert lorsque la charge est terminée.

! REGLAGES D'USINE DES POINTEAUX
• Pointeau principal (haute vitesse) : 4 tours à partir de la position fermée.
• Vis de richesse (ralenti à basse vitesse) : La vis de richesse doit affleurer le bord du tiroir.
Utilisez les réglages d'usine pour le rodage ou lorsque les réglages ont été perdus.

Page 22
INSTALLATION DE LA BATTERIE EZ START
1. Appuyez sur le verrou à l'extrémité du compartiment pour ouvrir le boitier (A).
2. Connectez une batterie 7.2V complètement chargée sur le connecteur interne (B).
3. Tournez sur elle-même la batterie 2 ou 3 fois, cela enroule les fils sur eux-mêmes et aide à maintenir la batterie dans le compartiment (C).
4. Mettez la batterie dans son logement et mettez les fils en place.
5. Refermez le boitier (D).

UTILISATION DU EZ START
Le boitier de contrôle EZ Start se connecte sur une prise à 4 plots au centre de la voiture JATO 3.3. Lorsque vous appuyez sur le bouton rouge du boitier de contrôle, le démarreur commence à tourner, entraine le moteur et allume la bougie.
Partant du principe que tous les réglages et la préparation est correcte, le moteur doit démarrer immédiatement.
Chacun des deux voyants LED du boitier de contrôle doit s'allumer vert lors du démarrage. Si l'un des deux voyants ne s'allume pas, il y a un défaut sur la fonction indiquée.
Si le voyant LED de la bougie ne s'allume pas, la bougie peut être défectueuse ou déconnectée. Si le voyant LED du moteur ne s'allume pas et que le démarreur ne fonctionne pas, le EZ Start est en mode protection.

MODE PROTECTION
Le boitier EZ Start utilise la technologie SMART START pour contrôler l'état du système et détecter les pannes. Le boitier contrôle la charge sur le moteur EZ Start. Si la charge devient excessive, l'alimentation est coupée afin d'éviter un endommagement couteux pour le moteur et le boitier de contrôle. Cela se passe, par exemple, lorsque le moteur est noyé durant le démarrage. Le démarreur fonctionne au début, mais lorsqu'il y a trop de carburant dans la chambre de combustion et que cela bloque le moteur, le démarreur ralenti à cause de la charge supplémentaire. Le circuit de protection coupe alors l'alimentation du démarreur. Attendez au moins 3 minutes pour laisser refroidir le démarreur et le circuit électronique se réarmera automatiquement. Utilisez ce moment pour chercher et éliminer ce qui a causé cette charge excessive sur le démarreur.

UTILISEZ UNE BATTERIE DE DEMARRAGE PUISSANTE ET BIEN CHARGEE
Une batterie de démarrage faible ou incomplètement chargée peut ne pas délivrer une puissance suffisante afin de faire tourner le moteur à une vitesse adaptée et passer les compressions du moteur. Un moteur neuf possède un appairage serré de la chemise et du piston. C'est un appairage conique entre le piston et la chemise nécessaire pour obtenir de bonnes performances. Assurez-vous d'utiliser une batterie de qualité et bien chargée (les batteries neuves nécessitent plusieurs cycles de charge avant d'atteindre la tension et la capacité complète). Ceci est particulièrement important avec un moteur neuf qui a besoin de rodage.
Si le moteur bloque au PMH voir P34 les instructions pour le libérer.

ARRET DU MOTEUR
Couper l'interrupteur de la radio, n'arrête pas le moteur !
Pour arrêter le moteur, utilisez le coupe carburant pour couper l'alimentation du moteur. N'oubliez pas de l'ouvrir lorsque vous démarrer votre moteur.
Evitez d'arrêter le moteur en bouchant avec votre doigt la sortie d'échappement, spécialement après une journée de pilotage. Cela laisse plus de carburant non brûlé dans le moteur, pouvant conduire à de la corrosion. **Attention à ne pas toucher le pot d'échappement après l'utilisation car cela peut être brûlant.**

Page 23
RODAGE DE VOTRE MOTEUR DE COURSE TRX 3.3
Le moteur de course TRX 3.3 utilise un montage chemise/piston ABC (Aluminium-Bronze Chrome) sans segmentation. Ce dessin particulier de moteur repose sur un appairage soigné du cylindre et du piston pour l'étanchéité du cylindre. Le rodage est nécessaire pour obtenir cet appairage précis de la chemise et du piston pour créer la meilleure étanchéité. C'est pourquoi le rodage est important pour obtenir les meilleures performances du moteur.
Allouez-vous environ 1h/1h et demi par jour pour effectuer la procédure de rodage. Le rodage s'effectue en cinq réservoirs de carburant pour votre NITRO 4 TEC.
Vous devez attendre jusqu'à ce que le moteur soit complètement rodé avant de maintenir des hauts régimes. Les meilleures performances obtenues de votre moteur de course TRX 3.3 durant son rodage le seront grâce à votre soin et votre patience/
Pendant le rodage, votre moteur peut sembler mal fonctionner, avec des performances instables, calages fréquents, bougies brûlées. Ce sont les troubles normaux que les moteurs ont. De nombreuses personnes ne rencontrent pas ces symptômes avec les moteurs TRX. Nous vous recommandons de changer la bougie par une neuve après la procédure de rodage. Utilisez la clé fournie pour enlever la bougie de la culasse (voir P15).

PROCEDURE DE RODAGE
L'objectif durant le rodage est de varier et limiter le régime moteur. Cela s'effectue en accélérant et en arrêtant le moteur à différentes étapes pendant les 5 réservoirs de carburant. Au fur et à mesure du rodage, la durée et l'intensité de l'accélération augmentera progressivement. Des hauts régimes soutenus ne sont pas autorisés avant le sixième réservoir. Effectuez le rodage sur une surface large et plate.
Le JATO est très rapide et durant les réservoirs 4 et 5 vous aurez besoin de beaucoup de place pour son utilisation. Accélérez et freinez doucement. Des accélérations et des freinages brusques peuvent faire caler le moteur inutilement.
• Les carburants de rodage ne sont pas recommandés. Utilisez le carburant que vous utiliserez ensuite habituellement.
• Si possible, évitez de roder votre émetteur lors de journées très froides ou très chaudes (voir Page 25).

• Surveillez le niveau de carburant. Ne roulez pas avec le réservoir presque vide. Rouler dans ces conditions appauvrit le mélange. Cela peut conduire à une bougie brûlée et de hautes températures du moteur.
• Ne croyez pas rodez votre moteur TRX 3.3 au ralenti sur un banc. Cela procure de mauvais résultats.
• Ayez toujours des bougies de rechange. Le processus de rodage peut créer des dépôts sur la bougie et la détruire.
• Changez ou nettoyez votre filtre à air après le rodage.
• Suivez scrupuleusement les instructions pour chacun des 5 premiers réservoirs.

DEMARRAGE DU MOTEUR TRX 3.3 POUR LA PREMIERE FOIS

Avant de démarrer votre moteur TRX 3.3 pour la première fois, assurez-vous d'avoir lu toutes les instructions et précautions de ce manuel. Suivez scrupuleusement les instructions de rodage réservoir par réservoir du prochain paragraphe et assurez-vous de les avoir comprises avant de démarrer votre moteur.

Votre moteur doit être à température ambiante (21°C) ou plus la première fois que vous démarrez. S'il fait plus froid à l'extérieur, videz le carburant et gardez votre JATO à l'intérieur jusqu'à ce que vous soyez prêt à le démarrer, ensuite allez à l'extérieur. S'il fait plus froid que 7°, des précautions particulières doivent être suivies (voir les recommandations du rodage par temps froid page 26). Il n'est pas recommandé de faire rouler le modèle par des températures proches de 0°C ou négatives.

1. Allumez la radio (voir Page 11).
2. Assurez-vous que la gâchette des gaz est au neutre.
3. Connectez le boitier de contrôle ES START (voir Page 22).
4. Appuyez sur le bouton de démarrage par impulsions courtes de 2 secondes et surveillez l'arrivée de carburant dans la durite vers le carburateur. Surveillez avec attention, le carburant va vite. Si le carburant n'arrive pas dans la durite dans les 5 secondes, amorcez le moteur en appuyant brièvement (1 à 2s) sur la sortie d'échappement avec votre doigt jusqu'à ce que le carburant soit visible dans la durite. Surveillez avec attention. Si le moteur est amorcé trop longtemps, il sera « noyé » et se bloquera.
5. Une fois que le carburant a atteint le carburateur, le moteur doit démarrer rapidement et rester au ralenti.
6. Déconnectez le boitier EZ START du modèle.
7. Commencez le rodage.
8. Ne faites pas tourner le moteur sans charge (roues en l'air).

Si le moteur ne démarre pas, vérifiez les réglages de mélange du carburant (voir Page 21) ou consultez votre détaillant.

Page 24

□ RESERVOIR N°1

1. Pilotez le modèle sans carrosserie.
2. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ¼ pendant 2 secondes. Freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 2 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux puis arrêtez le véhicule. Actionnez la gâchette des gaz le plus doucement possible. Répétez cette procédure jusqu'à ce que le premier réservoir soit presque vide.
3. Vérifiez qu'une fumée épaisse et bleue sorte de l'échappement. S'il n'y a pas de fumée, enrichissez au pointeau principal en tournant le pointeau dans le sens anti horaire de ¼ de tour.
4. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur en pinçant la durite avec le coupe carburant.
5. Laissez le moteur refroidir pendant 15 minutes
   REMARQUE : Si le moteur s'arrête ou cale pendant une accélération légère, enrichissez le pointeau principal en tournant ¼ de tour en sens anti horaire.

□ RESERVOIR N°2

1. A partir de maintenant et après, votre NITRO 4 TEC doit être pilotée avec sa carrosserie.
2. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ½ pendant 2 secondes, puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 2 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, puis arrêtez le véhicule. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le deuxième réservoir soit presque vide.**
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et laissez le refroidir pendant 15 minutes.

□ RESERVOIR N°3

1. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ½ pendant un décompte de 3 secondes, puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 3 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, Cent trois, puis arrêtez le véhicule. Répétez cette procédure jusqu'à ce que le troisième réservoir soit presque vide.
2. Au fur et à mesure que le moteur se libère, le régime de ralenti augmente et le modèle reste embrayez lorsque vous l'arrêtez. Réduisez le ralenti en réglant la vis de ralenti (voir P15) sur le carburateur en tournant en sens anti horaire.
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein de carburant. A partir de maintenant il n'est plus nécessaire de laisser le moteur refroidir entre chaque réservoir.

□ RESERVOIR N°4

1. Procédure de pilotage : Accélérez doucement jusqu'à plein gaz pendant 3 secondes puis freinez doucement pour arrêter le modèle. Comptez les 3 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, Cent trois puis arrêtez le véhicule. Répétez cette procédure jusqu'à ce que le quatrième réservoir soit presque vide.
2. Mettez les gaz doucement. Votre doigt ne doit pas atteindre plein gaz avant la fin du décompte des 3 secondes.
   Le NITRO 4 TEC peut essayer de passer en seconde vitesse, s'il passe en seconde, réduire les gaz. Ne laissez pas le véhicule passer en seconde.
3. Gardez un pilotage doux et constant.
4. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein.

RESERVOIR N°5

1. Procédure de pilotage : **Accélérez doucement jusqu'à plein gaz pendant 3 secondes puis maintenez encore pendant 2 secondes puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Répétez cette procédure jusqu'à ce que le cinquième réservoir soit presque vide.
2. Le modèle doit maintenant passer en seconde. Si ce n'est pas le cas, fermez le pointeau principal dans le sens horaire d'1/8 de tour pour appauvrir légèrement le mélange et tester la boite de vitesse.
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein.

RERSERVOIR N°6

STOP ! Nettoyez votre filtre à air avant de continuer (voir instructions Page 19). Pendant le sixième réservoir, le moteur peut être réglé pour une utilisation générale.

Réservoir	Réservoir	Temps	Refroidissement	Carrosserie	Remarques
1	1/4	2 Secondes	15 Minutes	Sans	Mettre les gaz progressivement
2	1/2	2 Secondes	15 Minutes	Avec	Mettre les gaz progressivement
3	1/2	3 Secondes	-	Avec	Réduire le ralenti si nécessaire
4	Plein Gaz	3 Secondes	-	Avec	Ne passez pas en seconde
5	Plein Gaz	5 Secondes	-	Avec	Accélérez sur 3 secondes et maintenez pendant 2 secondes

Page 25

RODAGE DURANT L'HIVER

Durant le processus de rodage, le piston et la chemise s'appairent l'un à l'autre d'une manière précise. Le moteur doit atteindre une température entre 95°C et 100°C afin d'obtenir cet ajustage. Un ajustage précis de ces deux pièces est important pour une bonne compression donc de hautes performances. Si le moteur tourne trop froid pendant le rodage, le piston et la chemise ne pourront pas se dilater correctement, et cela peut conduire à une usure prématurée de ces pièces. Cette usure peut ne pas être apparente tant que l'hiver n'est pas fini et que le moteur n'est pas utilisé dans des conditions d'utilisation plus chaudes.

• Chauffez le moteur à température ambiante, en le vidant de son carburant et en maintenant le véhicule à l'intérieur à température ambiante jusqu'au démarrage. Un moteur très froid devient très difficile à démarrer.
• Une fois que le moteur a démarré, il est important de maintenir la température du moteur entre 95°C et 100°C pendant le rodage. Par des températures extérieures inférieures à 7°C, le moteur TRX 3.3 aura tendance à tourner à des températures inférieures, entre 70°C et 80°C. Cela est trop froid pour le rodage. N'appauvrissez pas le mélange en croyant augmenter la température, cela réduirait sa lubrification et causerait une usure prématurée de l'ensemble chemise/piston.
• Enveloppez la culasse avec une serviette en papier, un chiffon propre ou une chaussette pour maintenir la température de fonctionnement entre 95°C et 100°C, recommandée pour le rodage. Attention de ne pas fonctionner avec un moteur trop chaud. Contrôlez la température précisément pendant les 2 premiers réservoirs en trouvant la bonne quantité de protection sur la culasse. Cela dépend bien sûr des conditions météo. En ajoutant ou enlevant la protection sur la culasse, cela permet de réguler la température du moteur de manière convenable.
• Pour les personnes n'ayant pas une sonde de température, une goutte d'eau déposée sur la culasse aux environs de la bougie peut permettre d'estimer la température. La goutte d'eau doit « grésiller » pendant 6 à 8 secondes si le moteur est aux environs de 90°C à 95°C. Si la goutte d'eau grésille quelques secondes, alors la température est aux alentours de 105°C et le moteur doit être refroidi. Si la goutte d'eau reste longtemps et ne s'évapore pas, alors le moteur est trop froid.
• Nous vous recommandons de ne pas utiliser votre moteur à une température extérieure inférieure à 5°C. Si vous persistez à faire rouler votre véhicule par une température inférieure à 5°C, soyez prévenu que votre moteur sera difficile à démarrer et à régler par temps froid.

A des températures inférieures au gel, le carburant peut commencer à geler et cela peut être dangereux pour votre moteur. Suivez les procédures de rodage précédemment notées dans ce manuel. Cela permet un bon rodage de votre moteur et vous assurera de longues heures d'utilisation agréable.

REGLAGES DE VOTRE MOTEUR TRX 3.3

Les performances de votre moteur dépendent du réglage du mélange air/carburant. Tournez le pointeau principal sens horaire pour appauvrir le mélange, et sens anti horaire pour enrichir le mélange. En appauvrissant le mélange, cela augmente la puissance jusqu'aux limites mécaniques du moteur. **Ne jamais faire tourner un moteur trop pauvre (carburant insuffisant). Ne jamais appauvrir un moteur jusqu'au moment où il cale.** Appauvrir le moteur au-delà de la limite de sécurité permise donne de mauvaises performances et cause des dommages certains. Les symptômes d'un appauvrissement excessif sont :

• **Coupure moteur ou perte de puissance à l'accélération.**
• Surchauffe (température au-delà de 130°Cau niveau de la bougie).
• Peu ou pas de fumée bleue au niveau de l'échappement.

Si l'un de ces symptômes apparait, arrêtez immédiatement le moteur et enrichissez le d'environ ¼ de tour au pointeau principal. Le moteur sera certainement trop riche avec ce réglage et vous pourrez affiner de nouveau. Effectuez les réglages de performance en commençant riche et en appauvrissant jusqu'au réglage idéal. Il doit toujours y avoir une légère fumée bleue sortant de l'échappement.

Page 26

Avant de régler, un moteur doit chauffer à sa température normale de fonctionnement et être légèrement riche. Les réglages finaux doivent être effectués sur le moteur lorsqu'il est à température de fonctionnement. Vous pouvez constater qu'un moteur est riche quand il a les symptômes suivants :

• Accélération molle avec beaucoup de fumée bleue à l'échappement.
• Votre JATO ne passe pas en seconde vitesse.
• Il y a du carburant non brûlé à la sortie d'échappement.
• Appauvrir le mélange (pointeau principal) augmente les performances.

REGLAGE DU POINTEAU PRINCIPAL (HAUTE VITESSE)

Avec un moteur chaud et tounant riche, appauvrissez progressivement le mélange au pointeau principal par 1/16 de tour. Effectuez plusieurs passages à haute vitesse après chaque réglage pour vérifier le moteur et noter les changements en performance.

Le moteur TRX 3.3 est extrêmement puissant. Souvenez-vous d'appliquer les gaz progressivement pour éviter les roues arrières ou les pertes de contrôles. Poursuivez la procédure jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'augmentation de performance. Si l'un des symptômes suivant apparait, le mélange est au-delà des limites de sécurité de l'appauvrissement :

1. Il n'y a plus d'amélioration des performances.
2. Le moteur commence à se couper à haute vitesse (DANGER).
3. Perte de puissance soudaine durant l'accélération (DANGER).
4. Le moteur commence à surchauffer. Les symptômes d'une surchauffe sont :
   • de la vapeur ou fumée venant du moteur (pas de l'échappement)
   • accélération hésitante ou calage durant l'accélération
   • détonation ou cliquètement à la décélération
   • ralenti instable
   • mesure de température supérieur à 130°C au niveau de la bougie (une lecture de température au-delà de 130°C seule n'indique pas forcément une surchauffe, recherchez des symptômes de surchauffe supplémentaires pour confirmation).

Enrichissez le mélange de façon optimale en dévissant le pointeau principal de 1/8 de tour et testez de nouveau. Ce réglage augmente la durée de vie du moteur.

REGLAGE DE LA RICHESSE (BASSE VITESSE)

Le réglage de la richesse s'effectue toujours après celui du pointeau principal (haute vitesse). La richesse se règle par la méthode du pincement.

1. Une fois que le moteur est chaud, faites des passages à haute vitesse pour confirmer que le pointeau principal est correctement réglé.
2. Ramenez le véhicule et pincez la durite de carburant allant au carburateur. (Utilisez le coupe-carburant présent). Le moteur doit continuer à tourner pendant 2 à 3 secondes, puis accélérer et enfin s'arrêter.
3. Si le moteur tourne plus de 3 secondes, appauvrissez le pointeau de richesse de 1/16 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.
4. Si le moteur s'arrête immédiatement sans accélérer, alors, enrichissez le pointeau de richesse de 1/8 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.

Lorsque le pointeau de richesse est réglé correctement, la réponse du carburateur doit être très rapide, au point qu'il devient difficile de contrôler votre JATO 3.3 lors d'une accélération.

TABLEAU DE REGLAGE DU MELANGE AIR/CARBURANT

		Alors la densité est	Réglez le mélange pour être
Si l'humidité est	Plus faible	Légèrement plus forte	Légèrement plus riche
	Plus forte	Légèrement plus faible	Légèrement plus pauvre
Si la pression atmosphérique est	Plus faible	Moins dense	Plus pauvre
	Plus forte	Plus dense	Plus riche
Si la température est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si l'altitude est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si le pourcentage de Nitro est	Plus faible	-	Plus pauvre
	Plus forte	-	Plus riche

Page 27

REGLAGE DU RALENTI

Une fois que le pointeau principal (haute vitesse) et le pointeau de richesse (basse vitesse) ont été réglés, réduisez la vitesse de ralenti jusqu'au minimum fiable. Souvenez-vous que ce réglage doit être effectué à la température normale de fonctionnement du moteur.

1. Réglez le trim des gaz de l'émetteur de sorte que les freins fonctionnent (repérez la position d'origine). Cela assure que le boisseau du carburateur est en contact avec la vis de ralenti.
2. Dévissez la vis de ralenti pour réduire le régime, ou vissez la pour augmenter le régime de ralenti. Le régime de ralenti doit être réglé aussi bas que possible tout en maintenant stabilité et la fiabilité.
3. Remettre le trim des gaz sur l'émetteur à sa position d'origine.

REGLAGE PRECIS DU CARBURATEUR
Après avoir réglé votre moteur TRX 3.3, à la fin de la procédure de rodage, il n'y a pas besoin de réglages importants du mélange.
Notez la température, l'humidité, la pression atmosphérique lorsque vous avez terminé de régler avec précision votre moteur. Les conditions météorologiques peuvent être trouvées sur le WEB ou les télévisions locales. Ces informations doivent être considérées comme la base de vos réglages.
Vous pouvez avoir besoin de régler votre carburateur pour compenser des changements de température ou de pression atmosphérique (densité de l'air) jour par jour. Habituellement vous devez enrichir le mélange lorsque le temps est plus frais que la base de vos réglages, et la densité de l'air supérieure. Appauvrissez le mélange lorsque le temps est plus chaud que la base de vos réglages, et la densité de l'air inférieure. Le tableau fournit des informations générales sur la manière dont les conditions météorologiques affectent la densité de l'air lorsqu'elle augmente ou diminue par rapport à la base de vos réglages.
REGLAGE DU MOTEUR GRACE A LA TEMPERATURE
Les procédures suivantes nécessitent l'emploi d'une sonde de température infra-rouge ou d'une sonde de température embarquée TRAXXAS réf 4091. La température moteur peut être une aide aux réglage efficace lorsque vous avez compris la relation entre température ambiante et température du moteur. La température de fonctionnement du moteur, lorsqu'il est réglé pour des performances optimales, varie suivant les conditions atmosphériques, la charge sur le moteur, la précision des appareils de mesure et bien d'autres facteurs. La condition météorologique qui a le plus d'influence sur la température de fonctionnement du moteur est la température de l'air.
Attendez-vous à ce que la température du moteur varie presque dans la proportion directe à la température de l'air. En supposant que vous réglez votre moteur pour la même performance maximale chaque jour, le moteur tournera environ 20° plus chaud lorsque la température est de 40°C à l'extérieur que si elle était de 20°. Pour cette raison nous ne pouvons pas vous donner une plage de température qui vous indiquerait le meilleur réglage.
Il n'y a pas de température optimale qui peut être utilisée comme but pour le meilleur réglage du moteur. Ne vous appuyez pas seulement sur une sonde de température pour régler votre moteur. Réglez votre moteur en vous basant, avec attention, sur la manière dont il répond aux changements de mélange (plus de fumée/moins de fumée, hésitant/rapide, fiable/calage).

Lorsque le moteur est réglé, surveillez la température.Une sonde de température peut vous aider au réglage en vous donnant une indication sur la manière dont les rélgages influent sur le moteur, et vous évitez d'atteindre des températures excessives. Par exemple, lorsque vous appauvrissez le mélange, les performances augmentent ainsi que la température.
Si vous continuez à appauvrir le mélange et que la température augmente, mais les performances stagnent, vous avez atteint le réglage pauvre de sécurité maximum. Notez la température de votre moteur. Généralement, essayez de ne pas dépasser 130°C au niveau de la bougie. Si cela est nécessaire augmentez le refroidissement du moteur en découpant le pare-brise. Sous certaines conditions, le moteur peut fonctionner parfaitement sans caler, sans hésitation à des températures supérieures à 130°C, particulièrement sous les climats chauds.

Si vous enrichissez le mélange pour abaisser la température sous les 130°C et que cela résulte à des performances décevantes, revenez aux réglages précédents satisfaisants du moment que vous avez un panache de fumée bleue à l'échappement. Si la température du moteur excède 130°C, avec un refroidissement correct et que le véhicule ne montre pas de signes anormaux de fonctionnement, évitez alors les réglages pauvres extrêmes. Surveillez les signes de surchauffe. Enrichissez légèrement le mélange pour avoir une marge de sécurité, et une lubrification correcte.
Les symptômes de la surchauffe sont :
• de la vapeur ou fumée venant du moteur (pas de l'échappement)
• accélération hésitante ou calage durant l'accélération
• détonation ou cliquètement à la décélération
• ralenti instable.

Page 28
PILOTAGE DE VOTRE JATO
Introduction
Votre moteur TRX 3.3 est rodé, le réglage du mélange effectué, le ralenti réglé, il est temps de s'amuser. Ce chapitre contient des instructions pour régler votre JATO, avant d'y aller, gardez en mémoire ces quelques précautions.
• **Ne faites pas rouler votre JATO dans l'eau, la boue, la neige ou l'herbe humide.** L'eau et la boue peuvent pénétrer par le filtre à air et endommager sévèrement votre moteur. De faibles quantités d'humidité peuvent mettre en panne l'électronique et vous faire perdre le contrôle de votre NITRO 4 TEC.
•Le moteur de course TRX 3.3 est extrêmement puissant, rappelez-vous de mettre les gaz progressivement pour éviter les tête-à-queue et les pertes de contrôle.
• Ne pas tenir votre JATO hors sol et faire tourner le moteur à haut régime sans charge. Cette pratique peut endommager votre moteur.
• Evitez les hautes vitesses pendant de longues périodes sur de grandes distances. Cela peut causer des surrégimes du moteur dépassant les limites de sécurité du moteur.
• Ne pilotez pas votre JATO avec une transmission endommagée. Le moteur peut être endommagé par des surcharges d'efforts causées par des frictions, ou au contraire faire des surrégimes dû à des pièces manquantes ou desserrées.
• Ne tractez rien avec votre JATO. Le moteur est refroidi par la vitesse de l'air. Le remorquage crée un effort important sur le moteur et en même temps limite le refroidissement nécessaire au moteur à cause de la vitesse réduite.
• Si votre JATO est bloquée, arrêtez de pilotez immédiatement déplacez le véhicule puis reprenez votre pilotage.
• N'arrêtez jamais l'émetteur de votre radio lorsque le moteur tourne, votre modèle pourrait rouler sans contrôle.

Conseils de pilotage
• Le JATO est un modèle très rapide. Choisissez une surface de pilotage suffisant pour piloter avec peu d'opportunités de collision jusqu'à ce que vous soyez habitué avec son maniement et la vitesse.
• Lors d'un saut, mettez un peu de gaz lorsque le JATO est dans les airs afin de permettre au nez du véhicule de ne pas piquer et ainsi lui permettre d'atterrir sur ses quatre roues. Faites attention à ne pas faire de surrégime ou à atterrir avec le moteur à plein gaz. Si le nez du véhicule se lève de trop, freinez rapidement et brièvement pour ajuster l'assiette du véhicule.
• Pilotez en franchissant les obstacles sur le côté du véhicule (comme des bordures ou des pierres par exemple) à la place de rouler dessus de front. Cela permettra aux suspensions de s'articuler et d'absorber plus aisément l'impact.
• Changez ou nettoyez la mousse externe de votre filtre à air après chaque heure de fonctionnement. Changez ou nettoyez la mousse interne toutes les 3~4 heures de fonctionnement. Cela est vital pour votre moteur. Le temps de fonctionnement inclut également la période de rodage du moteur.

Page 29
REGLAGES DE BASE
Le présent guide de montage et de réglage est divisé en deux sections - essentielle et avancée. Il ne faut pas avoir des connaissances spécialisées sur la suspension et la boîte de vitesses uniques de le JATO pour effectuer des réglages ordinaires de tous les jours. Dans la section des réglages essentiels, vous apprendrez les procédures de réglage de l'alignement, de la raideur, de l'amortissement, de la direction et du niveau du véhicule. Les réglages du rapport de vitesse, le point de changement de vitesse à deux positions, l'embrayage à slipper et le frein sont également expliqués dans cette section. Dans la plupart des cas, les renseignements essentiels suffisent pour que le JATO se comporte bien sur de diverses surfaces. Le JATO présente des options de réglage sophistiquées, bien avancées, permettant aux connaisseurs d'exploiter toutes les possibilités du camion. La section de réglages avancés (à partir de la page 36) couvre des sujets comme les culbuteurs de suspension optionnels, le réglage du centre de roulis, le réglage du carrossage, le réglage de la variation de pince, le réglage des différentiels et le réglage fin des rapports de vitesse à deux positions. Assurez-vous d'avoir bien compris les réglages essentiels avant de passer aux réglages avancés. Toute combinaison incorrecte de réglages peut affecter le bon fonctionnement du camion, y compris sa manoeuvrabilité. Si vous ne savez pas pourquoi vous apportez une modification, vous devriez ne pas changer le réglage par défaut.

REGLAGE DE LA SUSPENSION

Ressorts

Les ressorts avant et arrière de JATO ont des raideurs différentes. Les ressorts arrière sont plus rigides que les ressorts avant de 25%. La tension de la précharge du ressort peut être réglée en tournant le bouton de réglage de la précharge. Réglez la précharge pour que la suspension se comprime environ 40% de sa course totale (voir l'image).

Utilisez un ressort plus rigide pour réduire l'affaissement, réduire l'inclinaison de la carrosserie, contrôler le plongeon au freinage et en général créer une sensation accrue de réactivité et de fermeté. Si le JATO doit être considérablement des ressorts plus souples peuvent être nécessaire pour éviter à la suspension de devenir trop dure. Des configurations plus lourdes peuvent nécessites des ressorts plus durs. Lorsque vous changez des ressorts sur le JATO, il peut n'être pas nécessaire de réajuster la précontrainte. Les ressorts option on été conçus de sorte que la hauteur de caisse soit la même avant et après changement des ressorts.

Les ressorts en option fournis par Traxxas sont énumérés ci-dessous. Voir les numéros de toutes les pièces dans la liste. Les ressorts à taux de rigidité plus élevé sont plus raides. Les ressorts s'identifient selon les points colorés situés aux extrémités.

Garge au sol

La garde au sol du JATO peut être réglée en tournant les bagues de pré compression sur le corps des amortisseurs. Tournez les bagues vers la gauche pour augmenter la hauteur de caisse, tournez les bagues vers la droite pour diminuer la hauteur de caisse. Lorsque vous réglez la pré compression assurez-vous de le faire de manière égale de chaque côté de sorte que la suspension reste équilibrée. La garde au sol n'est pas changée de manière significative en modifiant les points d'attache hauts ou bas des amortisseurs. Utilisez une garde au sol faible pour les circuits plats et pour les virages rapides et pour la course pour les circuits faiblement bosselés. Augmentez la garde au sol sur terrains défoncés.

Positions de montage de l'amortisseur inférieur

Dans la configuration initiale, les amortisseurs sont installés dans la position (B) sur la tour d'amortisseur et dans la position (2) sur le bras de suspension inférieur. Ce réglage permet la combinaison d'un débattement important de la suspension avec une bonne tenue de route. Une position plus vertical des amortisseurs permet un travail plus linéaire et progressif ainsi qu'une suspension plus douce. La raideur du ressort (au niveau de la roue) augmente lorsque la position de montage de l'amortisseur inférieur est déplacée de la position (1) à la position (4). Le débattement total de la suspension est réduit si l'on déplace le point de fixation bas de (1) vers (4). Les 2 points de fixation extérieur sur le triangle doivent être utilisés pour réduire le débattement de la suspension du JATO et augmenter la force du ressort sur les roues. Ce réglage augmente la possibilité de virage à haute vitesse sur un terrain plat en fournissant une suspension plus ferme (ressorts plus durs). Le roulis, la plongée du châssis et l'écrasement de l'arrière sont réduits. Pour augmenter le débattement, installez les amortisseurs sur la position A du support supérieur et en position 1 sur le triangle inférieur.

Page 30

! Important : Les amortisseurs sont assemblés en usine avec une distance de centreau- centre (entre les rotules d'embout) de 87mm. Chaque fois que les amortisseurs sont enlevés et démontés, il faut vérifier que cette est respectée en vue du bon fonctionnement de la suspension.

Positions de montage de l'amortisseur supérieur

Les positions de montage de l'amortisseur supérieur produisent l'effet contraire des positions de montage de l'amortisseur inférieur. La raideur du ressort (au niveau de la roue) augmente lorsque la position de montage de l'amortisseur supérieur est déplacée de la position (A) à la position (C). Le niveau de véhicule n'est pas affecté par les changements des positions de montage de l'amortisseur supérieur. Consultez les effets produits par les différentes positions de montage dans le diagramme ci-dessous. La longueur horizontale des lignes indique le débattement de la suspension. L'angle ou la pente des lignes indique la raideur du ressort (au niveau de la roue).

Huile d'amortisseur

Les 4 amortisseurs (atténuateurs) en aluminium à huile contrôlent le mouvement de la suspension en empêchant les roues et les pneus de continuer « à rebondir» après avoir déjà bondi d'une bosse. Changer l'huile des amortisseurs peut modifier l'effet atténuateur de la suspension. Mettre de l'huile à grande viscosité augmente l'atténuation. Utiliser de l'huile moins visqueuse détermine une moindre atténuation de la suspension. L'atténuation doit être augmentée (en utilisant de l'huile plus visqueuse) si le modèle se repose facilement après les sauts. L'atténuation doit être diminuée (en utilisant de l'huile moins visqueuse) si de petites bosses causent le modèle de sauter et sembler instable. La viscosité de l'huile d'amortisseur est affectée par les températures extrêmes ; l'huile ayant une certaine viscosité deviendra moins visqueuse à des températures élevées et plus visqueuse à des températures plus basses. Si vous utilisez le modèle dans des régions froides, de l'huile à viscosité réduite peut être nécessaire. Par fabrication, les amortisseurs sont remplis de l'huile de silicone SAE-30W. Mettez toujours de l'huile de silicone 100% dans l'amortisseur.

Changement d'huile d'amortisseur

Les amortisseurs doivent être déposés du véhicule et démontés pour changer l'huile.

1. Enlevez la coupelle d'appui inférieure du ressort et le ressort d'amortisseur.
2. Enlevez le couvercle supérieur de l'amortisseur à l'aide de la clé d'amortisseur et l'outil de suspension.
3. Videz l'huile du corps d'amortisseurs.
4. Rempliez l'amortisseur avec la nouvelle huile jusqu'en haut du corps.
5. Déplacez lentement le piston de haut en bas pour enlever les bulles d'air. Laisser reposer l'amortisseur pour que les bulles remontent vers la surface.
6. Filetez lentement le couvercle supérieur, la vessie de l'amortisseur installé sur le corps, avec l'outil de suspension. L'huile excédentaire s'écoule du petit trou du couvercle.
7. Serrez le couvercle jusqu'à l'ergot. À l'aide de la clé d'amortisseur en acier fournie, tenez bien le corps d'amortisseur tout en serrant.

REGLAGES DE L'ALIGNEMENT

Le réglage de l'alignement est très important pour assurer la meilleure performance de JATO. Réglez l'alignement avec autant de soin et de précision que possible. Réglage du pincement Les roues peuvent être réglées pour qu'elles soient orientées droit vers l'avant ou avoir un pincement ou une ouverture. Pour aider la mémoire, regardez vos pieds. Le pincement veut dire que vos pieds sont orientés l'un vers l'autre. L'ouverture veut dire que vos pieds sont orientés en directions opposées.

L'angle de pincement des roues avant peut être réglé en changeant la longueur des tirants qui lient la tringlerie de direction aux supports de fusées direction. Les tirants avant munis de tendeurs. La longueur des tirants peut être réglée à l'aide de la clé de Traxxas fournie. Le pincement arrière peut être modifié en changeant la barre de réglage arrière en aluminium. D'usine le réglage est de 4°pour chaque roue. Le pincement peut être modifié de 3 à 5 degrés en installant des barres optionnelles (vendues séparément).

Réglages d'usine de la base de pincement
Avant : 0 degré
Arrière : Pincement intérieur de 4 degré de chaque côté

Page 31

Réglage du carrossage statique

Il est possible de régler les roues avec un carrossage positif ou négatif (voir l'illustration ci-dessous). L'angle de carrossage change au fur et à mesure que la roue se déplace vers le haut et vers le bas sur sa plage d'action. Le carrossage statique est l'angle de carrossage au niveau de la roue lorsque le niveau de véhicule est normal et stationnaire.

Réglage du carrossage statique s'effectue sur les biellettes de carrossage avant et arrière. En rallongeant la biellette avec la clé fournie on augmente le carrossage positif. En raccourcissant la biellette on diminue le carrossage (carrossage négatif).

Réglages d'usine de la base du carrossage statique
Avant : carrossage négatif d'un degré de chaque côté
Arrière : carrossage négatif d'un degré de chaque côté

Réglage des barres anti-roulis
Si votre piste nécessite d'augmenter la résistance au roulis, alors diminuez la longueur de la fixation pour augmenter la raideur de la barre anti-roulis.
Si votre modèle souffre de survirage ou sous virage, vous pouvez régler les barre anti-roulis avant et arrière indépendamment pour résoudre ce problème de tenue de route. Dur assez la barre anti-roulis avant ou assouplissez la barre anti-roulis arrière pour diminuer le sur virage assouplissez la barre anti-roulis avant ou dur assez la barre anti-roulis arrière pour diminuer le sous virage.
En fixant les points d'attache plus près du point de pivotement, on durcit le réglage (pour les surfaces planes) 1a et 1b. En éloignant les points d'attache du point de pivotement, on a doucit l'effet de la barre anti-roulis (pour les surfaces défoncées). 2a et 2b

Quand doit-on utiliser la barre noire (plus grosse) ou la barre chromée (plus fine)
La barre antiroulis blanche d'origine correspond à la plupart des utilisations. Lorsque l'on pilote sur des surfaces très plates, la barre noire (plus raide) est recommandée. Lorsque l'on pilote sur des surfaces glissantes, la barre chromée (plus souple) est recommandée. Les barres chromées affecteront moins le châssis sur les bosses.
Sur des terrains très défoncés vous pouvez ne pas utiliser du tout les barre antiroulis. L'utilisation de barre antiroulis dans ces conditions peut ballotter trop le modèle, le rendant difficile à piloter.

SYSTEME DE DIRECTION
Le JATO possède un système de renvois de direction sophistiqué avec une géométrie conçue pour éviter les à coups de direction. Des à coups de direction apparaissent lorsque l'angle des roues change lors des variations de suspensions des roues avant sur le débattement total. Les suspensions qui créent des à coups rendent le pilotage difficile en ligne droite sur un terrain bosselé. Le JATO roule droit, peut importe l'état du terrain sur lequel il roule. Un sauve servo réglable, et intégré protège les pignons de servo et donne une réponse précise et ferme.

Réglage du sauve servo
Le sauve servo est réglable en serrant ou desserrant l'écrou qui se trouve au dessus du ressort. En serrant l'écrou on réduit l'action du sauve servo ce qui produit une direction plus ferme, spécialement sur les terrains défoncés. Cependant en serrant le ressort, la protection des pignons diminue. Resserrez le ressort lorsque vous utilisez des servos de direction plus forts, et équipés de pignons en métal.

Système de renvois de la direction
Une installation précise et un réglage des biellettes de direction est nécessaire pour conserver une géométrie d'origine correcte du système de direction. Si vous changez le servo de direction ou démontez les biellettes de direction. Suivez les instructions avec attention.
Un positionnement correcte du palonnier de servo sur son arbre, un réglage de longueur de biellettes soigneux sont indispensables pour avoir un débattement correcte de la direction. Suivez la procédure.
1. Avec des piles neuves ou rechargées, allumez l'émetteur puis le récepteur.

Page 32
2. Mettez le bouton de trim de l'émetteur au centre.
3. Positionnez le JATO à l'horizontal de sorte que vous pouvez voir le servo de direction de face.
4. Vérifiez que le palonnier est positionné de telle sorte que la flèche soit verticale (voir le schéma).
5. Si elle n'est pas verticale, démontez le palonnier en enlevant la vis 3x6mm et corrigez (flèche vers le haut) et remontez.

Les biellettes de direction doivent être assemblées comme indiqué sur le schéma. Remarque une des chapes doit être orientée à 45 degrés de l'autre sur la biellette. La distance exacte d'axe à axe des rotules est de 43,1mm.
Lorsque la biellette de direction est installée sur le JATO, le bord du renvoi de gauche doit être parallèle à l'axe central du véhicule (voir le schéma). Si ce n »est pas le cas, ajustez la longueur de la biellette.

REGLAGES DU FREIN
Le JAto est équipé d'un disque de frein qui agit sur l'axe de transmission. Le frein est paramétré d'usine et ne nécessite aucune attention particulière. Au fur et à mesure que les éléments de freinage vont s'user, des réglages devront être réalisés.

Visserie de réglages du frein
Les deux écrous qui sont utilisés pour fixer les plaquettes de frein devront être ajustées régulièrement au fur et à mesure de leur usure. Ils devront être vissés de façon à obtenir un espace de 0,50mm entre le disque et les plaquettes (du côté de la transmission). Poussez fermement avec votre doigt a plaquette externe contre la plaquette internet. Le disque doit être pris en sandwich entre les étriers. Vissez les vis de telle façon qu'elles soient à peine en contacte avec la plaquette. Ne vissez pas trop car vous pourriez endommager les étriers. Dévissez chaque vis d'un tour.

Réglage de la tringlerie de frein
Lorsque qu'il est réglée correctement le ressort de la tringlerie doit affleurer le guide de tringlerie lorsque le servo est au neutre (gaz fermé). Cela permet de ne pas avoir de frein lorsque le véhicule est en roue libre. La vis de réglage du frein peut être devisée si il y a besoin de moins de freinage. Ne pas régler cette vis pour comprimer le ressort lorsque le servo est au neutre. Cela peut causer des frottements et provoquer une mauvaise tenue de route.

Usure des plaquettes et remplacement
Dans une utilisation normale, les plaquettes vont s'user lentement. Cependant si les plaquettes deviennent trop proches de leurs fixations en métal, ils devront être remplacés. Si l'usure devient trop importante, les éléments de freinage peuvent être endommagés et compromettre le système de freinage.

REGLAGE DE LA TRANSMISSION
Réglage de l'embrayage à friction (à slipper)
Le JATO 3.3 est muni d'un embrayage réglable à slipper de contrôle du couple. L'embrayage à slipper est intégré au pignon droit principal sur la transmission (voir page 6). Le réglage de l'embrayage à friction se fait à l'aide du contre-écrou à ressort disposé sur l'arbre d'entrée. Utilisez la clé 4 branches fournie avec le kit. Pour serrer ou desserrer l'écrou de slipper. L'arbre est ainsi verrouillé en vue des réglages à faire. Tournez l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour serrer (moins de patinage) et dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour desserrer (plus de patinage).
Le slipper possède deux fonctions :
1. Limitez le couple du moteur sur les roues pour éviter le patinage sur les surfaces glissantes, et les roues arrière incontrôlées sur les surfaces accrocheuses.

Page 33
2. La protection de la transmission lors des impacts ou lorsque les amortisseurs sont très sollicités (lors de la réception de sauts avec le moteur à plein gaz).

Le slipper est réglé d'origine pour un glissement minimal, juste assez pour protéger la transmission des contraintes liées aux chocs. Sur des surfaces peu adhérentes comme sur des sols poussiéreux ou des sols secs, vous devrez desserrer l'écrou du slipper pour permettre à la transmission de glisser.
Cela permettra au véhicule d'être plus facile à piloter et de pardonner plus les écarts de pilotage en réduisant les dérapages et les pertes d'adhérence. Dévisser le slipper peut augmenter les performances sur des sols extrêmement adhérents pour éviter au train avant de déraper lors des accélérations. Les réglages du slipper s'effectuent par 1/8 de tour.
Le serrage maximal du slipper est situé au point où les pneus ne patinent plus sur une surface très adhérente. Le slipper ne devra pas être vissé totalement pour éliminer le glissement. Ne vissez pas trop l'écrou du slipper car vous pourriez endommager les roulements, les plaquettes et autres éléments.

Réglages de la boîte de vitesse deux rapports
Le JATO 3.3 est livré équipé d'une boîte de vitesse à deux rapports réglable. Lorsque le point de passage du deuxième rapport est correctement réglé, les accélérations et les performances sont optimales. Utilisez une clé BTR de 2mm pour ajuster le point de passage. Pour réaliser ce réglage, le moteur devra être arrêté (ne pas fonctionner).
1. Retirez le petit capuchon en caoutchouc pour accéder à la vis de réglage de la boîte de vitesse.

2. Lorsque vous regardez à travers l'orifice, faites tourner la couronne pour aligner la saignée de la cloche avec l'ouverture.
3. Maintenez la couronne et faites rouler tout doucement le véhicule vers l'avant jusqu'à ce que la vis BTR noire devienne visible de l'ouverture. Remarque : le véhicule devra rouler uniquement vers l'avant (et non en marche arrière) lorsque la couronne est maintenue immobile.
4. Insérez la clé BTR 2mm à travers la cloche pour atteindre la vis de réglages.
5. Tournez la vis de réglages de 1/8 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour diminuer le temps du point de passage (le deuxième rapport passera plus tôt). Faites attention à ne pas trop dévisser la vis de réglages sous peine de sortir la vis et le ressort de leur logement (et cela nécessitera un démontage partiel et une réparation). Vissez la vis de réglages dans le sens des aiguilles d'une montre pour retarder le passage du deuxième rapport de vitesse.
6. Réinstallez le capuchon en caoutchouc pour éviter que de la poussière ne s'introduise dans la transmission. N'ajoutez pas d'huile ou d'autres lubrifiants dans la transmission.
7. Vérifiez les performances du véhicule, en effectuant un test après chaque réglage. Sur un petit circuit avec quelques virages serrés, essayez de régler le point de passage du deuxième rapport assez tardivement afin qu'il s'enclenche uniquement lors des lignes droites. Cela afin d'éviter que le second rapport ne s'enclenche lors d'un virage. Sur un circuit plus large, il sera peut-être nécessaire d'embrayer plus tôt sur le deuxième rapport pour augmenter la vitesse.

Réglage de l'entredent entre la couronne et la cloche d'embrayage
L'entredent idéal pour le JATO est de 0,1mm. Pour le réglage insérez une bande de papier standard entre les dents. Desserrez les 4 vis du bâti moteur sous le châssis et glissez le bâti moteur contre la couronne de sorte que le papier ne soit pas trop dur à tirer ou au contraire trop facile à tirer. Resserrez les vis du bâti moteur, lorsque le papier est enlevé, vous devez avoir un jeu minimum entre les dents de la cloche et celles de la couronne. Cela ne droite pas forcer.

Changement de la couronne
Devissez les 3 vis de la couronne sur le slipper avec une clé allen de 2,5mm. Sortez la couronne de l'axe du sliper ou la glissant. Vous pouvez si besoin le libérer avec un tournevis plat. Effectuez les opérations en sens inverse pour le remontage. Si la couronne est différente (nombre de dents, vous devez desserrer le bâti moteur et régler de nouveau l'entredent (voir au dessus).

Page 34
ENTRETIEN ET STOCKAGE DE VOTRE JATO 3.3
Votre JATO 3.3 nécessite une maintenance régulière pour rester au sommet de ses performances. Un entretien négligé permet à la poussière, dépôts et humidité de s'installer dans votre moteur, pouvant provoquer une panne moteur. Les procédures suivantes doivent être exécutées très sérieusement.

Après chaque heure d'utilisation :
• Nettoyez et huilez le filtre à air. La procédure se trouve page 19. **Nous ne soulignerons jamais assez combien il est important de nettoyer votre filtre à air à intervalles régulier.** La propreté et l'état du filtre conditionne la durée de vie de votre moteur. Ne manquez pas l'entretien de votre filtre à air.
• Nettoyez l'extérieur de votre moteur, de la poussière accumulée, de l'huile et de la crasse. Une accumulation de crasse ne permet plus un bon refroidissement du moteur.
• Afin de maintenir les performances optimales de votre système de radiocommande, changez les piles alcalines de la réception après chaque heure d'utilisation. Si vous utilisez une batterie rechargeable, rechargez-la après chaque heure d'utilisation pour garder les meilleures performances.
• Serrez les écrous de roues particulièrement du côté gauche. Utilisez la clé de 8mm incluse dans le kit.

Après chaque séance d'utilisation :
•Pratiquez un entretien sur le moteur. Cela comprend un nettoyage du moteur, afin d'enlever les dépôts humides et corrosifs. Cela est très important pour la vie de votre moteur. Lisez les instructions pour la procédure après utilisation.
• Contrôlez les pignons, pour usure, dents cassées ou débris coincés dans les dents.
• Inspectez le véhicule pour constater les dommages évidents, ou l'usure.
1. Vérifiez les vis manquantes ou dévissées.
2. Recherchez les pièces tordues, cassées.
3. Surveillez les câblages électriques coupés ou débranchés.
4. Surveillez les durites percées ou pincées.
5. Surveillez les fuites de carburant.

AUTRE ENTRETIEN PERIODIQUE
• La bielle : Elle doit être remplacée lorsque la chemise et le piston sont remplacés. Remplacez aussi l'axe de piston et son circlip lorsque la bielle est changée. Comme les autres composants internes du moteur, la durée de vie de la bielle dépend de l'utilisation du moteur et de la qualité, et de la fréquence d'entretien du moteur. Vérifiez la bielle après que le moteur ait consommé environ 10 litres.
• Chemise/Piston : La durée de vie de l'ensemble chemise/piston dépend fortement de la manière dont est utilisé le moteur, et de son entretien. L'ensemble chemise/piston doit être remplacé lorsque leur étanchéité n'est plus efficace (perte de compression). Les symptômes sont : un moteur difficile à démarrer lorsqu'il est chaud, qui cale lorsqu'il est chaud ou lorsque les gaz sont mis au ralenti rapidement. Changez l'axe de piston et le circlip lorsque vous changez l'ensemble chemise/piston.

PROCEDURE D'ENTRETIEN APRES UTILISATION
Vous devez effectuer une procédure d'entretien après utilisation sur votre moteur TRAXXAS lorsque le modèle va être stocké pour une dur »e supérieure à quelques heures. Préparer votre moteur pour le stockage sera récompensé par une durée de vie accrue, des démarrages facilités, et de meilleures performances. Lorsqu'un moteur nitro est arrêté, du carburant non brûlé reste dans le carter du moteur. Le méthanol est un produit hydrophile ce qui signifie qu'il absorbe l'humidité. Cette humidité peut engendrer de la rouille sur les parties métalliques (vilebrequin, roulements, axe de piston et arbre de démarrage) si le carburant n'est pas enlevé. Il existe des huiles AFTER RUN chez votre détaillant ou vous pouvez utiliser du WD40, produit d'entretien courant. Pour assurer une bonne protection interne contre la corrosion de votre moteur TRX 3.3, utilisez la procédure suivante :
1. Lorsque cela est possible, arrêtez votre moteur en pinçant la durite. Cela permet à la plus grande partie du carburant d'être consommée par le moteur. Assurez-vous que les gaz soient au ralenti. Vous devez pincer la durite pendant plusieurs secondes avant que le moteur s'arrête.
2. Videz complètement le réservoir. Utilisez votre pipette pour aspirer le carburant. Ne mélangez pas le vieux carburant avec du carburant neuf. Si vous laissez du carburant dans votre réservoir, lors du transport de votre modèle, vous pourriez introduire du carburant dans votre moteur.

Page 35
3. Avec le réservoir vide, et les gaz au ralenti, essayez de démarrer votre moteur. Votre moteur tournera quelques secondes en consommant le carburant restant dans le carter et les durites.
4. Une fois que le moteur est arrêté, nettoyez l'extérieur avec un compresseur et du nettoyant moteur. Une fois le moteur propre et sec, débranchez le fil de la bougie, démontez la bougie et le filtre à air.
5. Ouvrir le carburateur plein gaz et injectez une giclée de WD40 dans le carburateur et dans l'orifice de la bougie (ATTENTION : Portez des lunettes de sécurité pour éviter d'avoir du produit dans les yeux). Si vous utilisez une huile AFTER RUN, suivez les instructions du fabricant.
6. Placez un bouchon en papier ménager dans l'orifice du carburateur et de la bougie pour récupérer le WD40 ou l'huile qui pourrait sortir par les orifices.
7. Connectez votre EZ Start au modèle et faîtes tourner le moteur pendant 10 secondes.
8. Enlevez les bouchons en papier et recommencez les étapes 5 à 7 encore 2 fois.
9. Nettoyez et huilez le filtre à air pour qu'il soit prêt pour la prochaine fois
10. Installez la bougie, le fil d'alimentation et remettez en place votre filtre à air.

VIDER UN MOTEUR NOYE
Si le moteur est trop amorcé durant un démarrage, alors il peut être nettoyé par le carburant. Lorsqu'un moteur est noyé, il ne peut plus tourner dû à l'excès de carburant dans la chambre de compression bloquant le piston. Utilisez la procédure suivante pour vider le moteur.
1. Débranchez le fil bleu de la bougie.
2. Déposez la bougie et son joint avec la clé à bougie fournie avec le modèle. Une clé à tube de 8mm ou 5/16eme peut aussi convenir.
3. Retournez le modèle à l'envers et branchez le système EZ Start.
4. Appuyez sur le EZ Start pendant plusieurs secondes pour débarrasser le moteur du surplus de carburant. Ne regardez pas l'orifice de la bougie pendant que le moteur tourne ou vous pourriez être aspergé de carburant sur votre visage.
5. Remettez votre modèle à plat et remontez la bougie sans oublier le joint.

6. Connectez le fil bleu sur la bougie.
7. Branchez le système EZ Start.
8. N'amorcez pas votre moteur, mettez le carburateur à mi gaz et appuyez sur le bouton de l'EZ Start. Le moteur doit démarrer immédiatement.

PISTON BLOQUE AU POINT MORT HAUT (PMH)

Le point mort haut (PMH) est la position où le piston est le plus haut dans la chemise conique. Parfois le moteur peut être bloqué dans cette position. Cela arrive le plus souvent sur des moteurs neufs durant la période de rodage, mais cela peut arriver à d'autres moments. Si votre moteur est bloqué au PMH, utilisez la procédure suivante :

1. Déposer la bougie avec l'outil fourni ou une clé à tube de 8mm et vérifiez que le piston est au sommet de sa course.
2. Retournez votre N4T à l'envers et repérez le volant moteur dans la découpe du châssis. Introduisez un tournevis plat comme montré sur la photo entre le châssis et le volant moteur. En utilisant le châssis comme point d'appui, faîtes tourner le volant moteur en sens anti horaire en appuyant sur le tournevis. Le volant doit tourner, débloquant le piston de la chemise.
3. Mettez quelques gouttes d'huile de vaseline dans l'orifice de la bougie pour lubrifier la chemise et le piston. Ne mettez pas trop d'huile. Un excès d'huile pouvant causer un blocage hydraulique. Vérifiez que le démarreur fonctionne et fait tourner le moteur sans la bougie.
4. Tournez le volant pour amener le piston au point mort bas puis remontez la bougie et son joint. Reconnectez le fil bleu sur la bougie.
5. Votre moteur doit redémarrer avec votre EZ Start.

MISE AU NEUTRE DES SERVOS

Que votre système de radiocommande ait été déposé pour réparation ou entretien, les servos doivent être centrés au neutre avant de réinstaller votre système. Si votre radiocommande est déjà installée dans votre modèle, démontez les palonniers des servos.

1. Branchez le servo de direction sur le canal 1 du récepteur et le servo des gaz sur le canal 2. Le fil noir de chaque prise de servo doit se trouver sur le bord extérieur du récepteur. Branchez le câble du porte pile sur le connecteur BATT du récepteur. Le fil rouge est positif et le fil noir est négatif.
2. Mettez des piles neuves dans l'émetteur et allumez-le.
3. Mettez le bouton trim de direction au centre (O). Mettez le bouton multifonction en fonction trim de gaz (voir page 41) pour centrer le trim des gaz.
4. Mettez des piles AA neuves dans le porte pile du récepteur et mettez l'interrupteur sur marche. Les servos vont automatiquement rejoindre la position neutre (centre).
5. Coupez l'alimentation de la réception puis l'émetteur. Les servos sont prêts à être installés. Attention à ne pas déplacer l'axe des servos en réinstallant les palonniers de servo.

Page 36

GUIDE DES REGLAGES AVANCES

Ce guide des réglages avancés va vous mener vers une étape supplémentaire dans les possibilités de réglages innovantes conçues pour le JATO. Suivez les instructions fournies afin de libérer le potentiel de performance du JATO.

Réglages de suspension et de géométrie

Angle de chasse (train avant)

L'angle de chasse du train avant permet de régler le sous virage ou le survirage du JATO. Généralement en augmentant l'angle de chasse, cela favorise le survirage (plus de traction sur les roues avant, moins sur les roues arrière). Diminuer l'angle de chasse provoque de sous virage. D'usine le réglage du train avant est de 30 degrés. Il peut être diminué à 25 degrés en utilisant des cales de chasse 25 degrés ainsi que des fusées (options). Lorsque vous utilisez les cales de chasse 25 degrés assurez-vous d'installer les fusées option associées afin de maintenir la géométrie de la direction.

Anti-affaissement

La tenue de route du JATO peut être amélioré par le système anti-affaissement arrière. L'anti-affaissement est un système qui contrôle la réponse des suspensions arrière lors d'une accélération. En augmentant l'anti-affaissement cela permet une compression moins importante lors d'une accélération et procure plus d'accroche du train arrière. Trop d'anti-affaissement rendra le véhicule difficile à contrôler lors du freinage, ou du pilotage sur des surfaces défoncées. L'anti-affaissement du JATO peut être réglé en remplaçant les butées. Ces butées sont disponibles séparément en valeur 1,5, 3,0, 3,75 degrés. La butée d'origine est de 2,25 degrés. Ces valeurs sont indiquées sur les butées. Pour changer les butées, la transmission droit être déposée.

1. Débranchez la freinglerie de frein de la came de frein. Enlevez la vis 3x10 et déposez le système de renvoi du carter de transmission.
2. Dévissez la vis 3x12 du châssis en arrière du support de radio.
3. Déposez le ressort de rappel des gaz du châssis.
4. Démontez les 2 vis fraisées 4x18, les 2 vis fraisées 3x15 et les 4 vis fraisées 3x8 du dessous du châssis.
5. Séparez la transmission du châssis.
6. Déposez les 2 vis fraisées 3x15 qui fixent les butées sur le carter de transmission.

Centre de roulis

Le JATO possède des dispositions pour régler le centre de roulis des suspensions avant et arrière. Le centre de roulis du véhicule peut être sur élevé en fixant les extrémités intérieures des biellettes de carrossage a une position plus basse. En élevant le centre de roulis cela augmente la raideur en roulis du véhicule comme si on installait des barres anti-roulis. En ajoutant de la raideur sur une extrémité du véhicule, cela tend à augmenter la traction du côté opposé. Par exemple : En augmentant la raideur sur l'arrière, cela procure plus de traction sur l'avant et donc plus de directivité. En augmentant la raideur sur l'arrière et l'avant, cela augmente la raideur totale sans changer l'équilibre général du véhicule. Les réglages d'usine sont conçus pour fournir un véhicule facile à piloter sans avoir trop de roulis dans les virages.

- Pour régler le centre de roulis du train avant, enlevez ou ajoutez des cales sous les biellettes intérieures de carrossage. Ces cales existent avec différentes épaisseur. Voir la liste de pièces détachées.
- Pour sur élever le centre de roulis sur le train arrière, déplacez les fixations intérieures des biellettes de carrossage sur l'un des 2 trous (position 4 ou 5 de la photo) de la rangée basse de réglage, située près de la base du support d'amortisseur.

Une fois le réglage du centre de roulis effectué, vous devez ré-ajuster le carrossage statique selon vos besoins.

P37

Réglage du gain du carrossage

Le JATO possède des dispositions pour le réglage de la géométrie du gain de carrossage pour le train avant et le train arrière. Le gain du carrossage peu être modifié en déplaçant la biellette de carrossage sur une position horizontale différente. Le réglage du gain de carrossage permet de changer la surface de contact du pneu lorsque la suspension est comprimée. En raccourcissant la biellette de carrossage, on augmente le gain de carrossage. Cela rend le véhicule plus stable sur les bosses, mais réduit la traction sur les surfaces lisses. En rallongeant les biellettes de carrossage, on obtient l'effet inverse.

- Pour changer le gain de carrossage sur le train avant, déplacez les extrémités internes ou externes de la biellette sur un point de fixation différent.
- Pour changer le gain de carrossage sur le train arrière, déplacez l'extrémité intérieure sur point de fixation différent (positon 1 ou 3) la position 2 étant le réglage d'origine.

Lorsque vous effectuez des réglages du gain de carrossage, vous devez réajuster le carrossage statique selon vos besoins.

Réglage de l'empattement

Dans certaines circonstances, il peut être avantageux d'augmenter ou diminuer l'empattement du JATO. Par exemple sur une petite piste constituée d'un grand nombre de virages serrés, le JATO peut tirer avantage d'un empattement plus court. En diminuant l'empattement on augmente la réactivité générale du modèle sur des pistes plus grandes et plus rapides le JATO peut tirer avantage de la stabilité d'un grand empattement. On peut régler l'empattement en déplaçant des cales sur l'axe inférieur du triangle de suspension. Gardez à l'esprit que c'est un réglage fin. A moins que vous soyez un pilote expérimenté recherchant l'extrême performance, le réglage d'usine est le meilleur pour la plus part des applications.

Réglage de butée basse (optionel)

Un kit en option est disponible séparément pour installer des butées basses sur les suspensions des trains avant et arrière du JATO. Le JATO possède des débattements de suspensions plus importants que n'importe quel autre véhicule dans la plus part des cas ceci est un avantage qui se résume par un véhicule collé à la piste autant que possible. Des butées basses peuvent être utilisées pour limiter le débattement lorsque que l'on utilise une piste lisse et rapide. Dans certains

cas les pilotes recherchant la vitesse de point sur des surfaces brutes d'une piste vont limiter le débattement vers le bas pour permettre au roues de ne pas toucher le sommet des bosses. Si vous savez que le tracé le plus rapide est de rester au plus bas sur le sommet des bosses alors installez les butées basses. Ces butées sont aussi utilisées sur d'autre modèles pour éviter le déboîtement des cardans lors des débattements extrêmes de la suspension. Elles ne sont pas nécessaires pour cette raison pour le JATO à cause de la conception des cardans et des axes de transmission. Consultez les pièces détachées pour les références.

P38

REGLAGER DE LA TRANSMISSION ET DES DIFFERENTIELS

Réglage du rapport de pignonerie

Le rapport de pignonerie du JATO peut être réglé pour des conditions différentes qui nécessitent d'augmenter l'accélération. Le réglage du rapport est effectué en changeant la cloche d'embrayage sur le moteur et/ou la couronne sur le slipper. D'usine le JATO est équipé d'une cloche de 24 dents et d'une couronne de 54 dents. Cet ensemble fournit un bon équilibre entre accélération et vitesse de pointe. Des couronnes et des cloches optionnelles existent en pièces détachées. Consultez le tableau pour les combinaisons possibles.
Tableau de combinaisons de rapports possibles avec les couronnes, les cloches, et les pignons de boîte 2 vitesses optionels.

Cloche	Vitesse	Nombre de dent de la couronne
		*Configuration d'usine fournie dans la boîte.

Réglage des différentiels étanches

Le différentiel arrière du JATO permet aux roues gauche et droite de tourner a des vitesses différentes lors d'un virage de sorte que les pneus ne glissent pas. Cela diminue le rayon braquage et augmente la tenue de route.
Les performances du différentiel peuvent être adaptées aux différentes conditions de pilotage et aux performances désirées pour le véhicule. Le différentiel et rempli d'huile silicone et est étanche pour un maintien durable des performances.
En changeant l'huile pour une viscosité plus fluide ou plus épaisse on va changer les caractéristiques du différentiel. Le différentiel utilise des huiles silicone standards pour amortisseur. En mettant une huile de viscosité supérieure (plus épaisse) dans le différentiel, cela réduit le transfert de puissance vers la roue qui a le moins de traction. Vous remarquerez cela lorsque vous effectuez des virages serrés sur des surfaces glissantes. Les roues sans charge à l'intérieur du virage ont le moins d'adhérence et tendent à tourner très vite. Une viscosité importante (huile plus épaisse) permet au différentiel d'agir comme un différentiel à glissement limité, distribuant de manière plus équilibrée la puissance aux roues droite et gauche. Normalement le JATO tire avantage d'une huile plus épaisse lorsqu'il utilisé sur piste peu adhérente.
D'usine, le différentiel est rempli par une huile 10000W. N'utilisez que des huiles silicone. Le différentiel doit être déposé du véhicule et démonté pour changer l'huile.

Dépose du différentiel arrière

1. Devissez les 4 vis 2,5x10 de la boîte batterie arrière et déposez le capot.
2. Devissez les 2 vis 3x15 tête fraisée sous l'arrière du châssis. Devissez les 2 vis 3x10 qui fixent la boîte batterie au carter de la transmission. Enlevez la boîte batterie avec le capot du différentiel du carter de transmission.
3. Enlevez les 2 goupilles de cardan de chaque côté et sortez les noix de cardans des arbres de sortie.
4. Déposez le différentiel du carter de transmission. Consultez la vue éclatée pour plus de détails.

Page 39

GUIDE DE CONFIGURATION AVANCEE DE LA TQi 2,4GHz

Votre émetteur Traxxas possède un bouton multifonction programmable qui peut être utilisé pour commander différentes fonctions avancées de l'émetteur (réglé d'usine sur sensibilité de la direction voir page 13). L'accès au menu de programmation s'effectue à l'aide des boutons MENU et SET de l'émetteur et en contrôlant les signaux d'une led. Un menu arborescent se trouve page 29. Essayez les différents réglages pour voir s'ils augmentent les qualités de votre pilotage.

Sensibilité des gaz (exponentiel des gaz)

Le bouton multifonction peut commander la sensibilité des gaz. Cette fonction travaille de la même manière que la sensibilité de direction décrite (page 15) mais les effets ont lieu sur la canal des gaz. Seule la marche AVT est réglable, le frein et la marche ARR restent linéaires quelques soit le réglage de sensibilité des gaz.

Pourcentage de direction (Dual rate-double débattement)

Le bouton multifonction peut commander la valeur (pourcentage) du débattement de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens horaire à fond donnera un débattement maxi de la direction. En tournant le bouton multifonction en sens anti-horaire diminue le débattement de la direction. Note: Tourner le bouton sens anti-horaire au maxi donne un débattement nul. Soyez informés que les réglages de butées définissent un débattement maxi. Si vous réglez le pourcentage à 100% en agissant sur le bouton multifonction, le servo se déplacera jusqu'à la butée mais ne la dépassera pas. De nombreux pilotes règlent les doubles débattements de sorte qu'ils aient suffisamment de direction nécessaire à des virages serrés, rendant le pilotage du modèle plus facile durant le reste de la course. Réduire le débattement de la direction peut être utilise pour conduire des véhicules sur surface accrocheuses ou limiter la direction en course ovale ou les grands débattements de direction ne sont pas nécessaires.

Pourcentage de freinage

Le potentiomètre multi-fonctions peut être configuré pour contrôler la course du servo des gaz sur un modèle à propulsion thermique. Les modèles à propulsion électrique n'ont pas de servo pour freiner mais la fonction de pourcentage de freinage fonctionne de la même façon sur les modèles électriques En tournant complètement le potentiomètre multi-fonctions dans le sens des aiguilles d'une montre, vous obtiendrez un freinage maximal ; en tournant le potentiomètre dans le sens inverse de aiguilles d'une montre, vous réduirez la puissance du freinage (Remarque : en tournant complètement le potentiomètre dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vous n'aurez plus aucun freinage).

Trim des gaz

Paramétrer le potentiomètre multi-fonctions pour vous en servir en tant que trim des gaz vous permettra d'ajuster la position du neutre des gaz pour éviter tout risque de freinage inopiné ou de mise des gaz lorsque la gâchette de l'émetteur est au neutre. Remarque : Votre émetteur est équipé d'un mode de détection du trim des gaz pour éviter tout incident lié à une perte de contrôle. Jetez un oeil sur la colonne pour obtenir plus d'informations.

Direction et Fins de course

L'émetteur TQ 2,4GHz vous permet de choisir la limite de la course des servos (ou sa fin de course), d'obtenir des courses gauche et droite indépendantes et autonomes (sur la voie de direction) et la course des gaz / frein (sur la voie des gaz). Cela vous permet de peaufiner les réglages du servo pour éviter tout incident causé par le mouvement du servo de direction ou par les tringleries de gaz (dans le cas d'un modèle à propulsion thermique) car ils auraient dépassé leurs limites mécaniques. Le réglage des fins de course que vous sélectionnez devra représenter une course optimale du servo ; les fonctions de pourcentage de direction ou de pourcentage de freinage n'interviennent pas sur les réglages de fins de course.

Direction et Sub-Trim des gaz

La fonction Sub-Trim est utilisée pour régler précisément le neutre du servo de direction ou celui des gaz dans le cas où même avec le trim à « zéro », le servo n'est pas centré. Lorsqu'il est sélectionné, le Sub-Trim permet des réglages très fins de la tête du servo afin de le mettre avec précision au neutre. Réglez toujours à zéro le trim de direction avant de réaliser les réglages finaux (s'ils sont requis) à l'aide du Sub-Trim. Si le trim des gaz a été réglé précédemment, le trim des gaz devra être reprogrammé à « zéro » avant de réaliser les réglages finaux à l'aide du Sub-Trim.

Activer le verrouillage

Une fois que vous avez effectué tous ces réglages et qu'ils vous conviennent, vous pouvez désactiver le potentiomètre multi-fonctions afin qu'aucun de vos réglages ne puisse être modifié. Cela est particulièrement pratique lorsque vous faites fonctionner plusieurs véhicules avec un seul émetteur via le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles.

Réglages multiples et potentiomètre multi-fonctions

Il est important de remarquer que les réglages effectués avec le potentiomètre multi-fonctions se superposent les uns aux autres. Par exemple, si vous assignez le potentiomètre multi-fonctions pour régler le pourcentage de la direction et que vous le paramétrez à 50%, puis ensuite que vous réassignez le potentiomètre

pour contrôler la sensibilité de la direction, l'émetteur va se souvenir du pourcentage de réglage de la direction. Le réglage que vous appliquerez à la sensibilité de la direction sera de 50% conformément à ce que vous avez sélectionné précédemment. Désactivez le potentiomètre multifonctions pour éviter au potentiomètre d'interférer sur les réglages futurs, mais le dernier réglage du potentiomètre multi-fonctions sera encore opérationnel.

SYSTEME TRAXXAS D'APPAIRAGE MEMORISABLE DES MODELES
Le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles est une caractéristique exclusive et brevetée de l'émetteur TQ 2,4GHz. Chaque fois que l'émetteur est appairé à un nouveau récepteur, il sauvegarde ce récepteur dans sa mémoire avec tous les réglages qui lui sont propres. Lorsque l'émetteur et le récepteur appairé sont mis sous tension, l'émetteur fait parvenir automatique au récepteur tous les réglages. Il n'est pas nécessaire de sélectionner un véhicule parmi une liste de modèles mémorisés.

i – Recommencer : Restaurer les réglages d'usine par défaut
Lorsque vous programmez votre émetteur TQ 2,4GHz, il se peut que vous souhaitiez faire « table rase » et de recommencer à partir d'une configuration d'origine. Suivez les étapes ci-dessous pour restaurer les réglages d'usine :
1. Eteignez l'émetteur.
2. Appuyez et maintenez en même temps les boutons MENU et SET.
3. Mettez sous tensions l'émetteur.
4. Relâchez les boutons MENU et SET. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter en rouge.
5. Appuyez le bouton MENU 2 fois. La LED de l'émetteur va se mettre à clignoter en rouge 3 fois.
6. Appuyez sur le bouton SET pour effacer les réglages. La LED va se mettre à s'illuminer en vert et l'émetteur aura retrouvé sa configuration par défaut.

i – Mode de détection de trim
Lorsque le potentiomètre multi-fonctions est paramétré pour régler le trim des gaz, l'émetteur se souviendra du réglage du trim des gaz. Si le potentiomètre multi-fonctions est déplacé de son réglage d'origine alors que l'émetteur est éteint ou lorsqu'il est utilisé pour piloter un autre modèle, l'émetteur ignorera la position actuelle du potentiomètre. Cela afin d'éviter de perdre le contrôle du modèle. La LED située sur le devant de l'émetteur va se mettre à clignoter rapidement en vert et le trim des gaz (le potentiomètre multi-fonctions) n'interférera pas sur le trim tant qu'il n'a pas retrouvé sa position d'origine mémorisée. Pour restaurer le contrôle du trim des gaz, tournez simplement le potentiomètre multi-fonctions dans une direction jusqu'à ce que la LED s'arrête de clignoter.

Page 40
GUIDE DE CONFIGURATION AVANCEE DE LA TQi 2,4GHz
! Fonction de sécurité intégrée - Votre système radio de Traxxas est muni d'une fonction de sécurité intégrée qui remet l'accélérateur à la dernière position neutre enregistrée en cas de perte du signal. Les témoins du transmetteur et du récepteur clignotent en rouge rapidement.
Le verrouillage du modèle
Le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles peut stocker jusqu'à 20 modèles (récepteurs) dans sa mémoire. Si vous appairez un 21ème récepteur, le système Traxxas d'appairage effacera de sa mémoire le récepteur le plus ancien (en d'autres mots, le modèle que vous avez utilisé le moins sera effacé). Activer le verrouillage du modèle bloquera le récepteur en mémoire afin qu'il ne soit pas effacé.
Vous pouvez appairer de multiple émetteurs TQi au même modèle rendant possible le fait de prendre n'importe quel émetteur et véhicule (appairés au préalable) de votre collection et de les mettre uniquement sous tension pour les faire fonctionner ensemble. Avec le système Traxxas d'appairage mémorisable des modèles, il n'est plus nécessaire de se souvenir quel émetteur correspond à son modèle et il n'y a plus besoin de sélectionner un véhicule parmi une liste de modèles mémorisés. L'émetteur et le récepteur vont s'en charger automatiquement.

Activer le verrouillage du modèle :
1. Mettez sous tension l'émetteur et le récepteur que vous souhaitez verrouiller.
2. Appuyez et maintenez le bouton MENU. Relâchez-le lorsque la LED se met à clignoter en vert.
3. Appuyez trois fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter 4 fois en vert et de manière répétée.
4. Appuyez sur SET. La LED va se mettre à clignoter en vert en réalisant un seul flash à intervalle régulier.
5. Appuyez une fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter en rouge de manière répétée.
6. Appuyez sur le bouton MENU, la LED va se mettre à clignoter deux fois en rouge et de manière répétée.
7. Appuyez sur le bouton SET, la LED va clignoter rapidement en vert. La mémoire est désormais verrouillée.
   Appuyez sur les boutons MENU et SET pour retourner au mode pilotage.

Remarque : Pour débloquer une mémoire, à l'étape 5 appuyez deux fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter rapidement en vert afin d'indiquer que le modèle est déverrouillé. Pour verrouiller tous les modèles, à l'étape 6 appuyez deux fois sur le bouton MENU puis appuyez sur le bouton SET.

Effacer un modèle :
A un certain point, vous souhaiterez effacer de la mémoire un modèle que vous n'utilisez plus.
1. Mettez sous tension l'émetteur et le récepteur que vous souhaitez effacer.
2. Appuyez et maintenez le bouton MENU. Relâchez-le lorsque la LED se met à clignoter en vert.
3. Appuyez trois fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter quatre fois et de manière répétée.
4. Appuyez une fois sur le bouton SET. La LED va se mettre à clignoter une fois et de manière répétée.
5. Appuyez une fois sur le bouton MENU. La LED va se mettre à clignoter deux fois de manière répétée.
6. Appuyez sur le bouton SET. La mémoire est sélectionnée pour être effacée. Appuyez sur le bouton SET pour effacer le modèle. Appuyez et maintenez le bouton MENU pour retourner au mode pilotage.

CODES DU TÉMOIN LED DU TRANSMETTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED		Nom	Notes
	Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page 11.
	Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion à la page 13.
	Vert à clignotements rapides (0,1 sec allumé / 0,15 sec éteint)	Mode de recherche de l'accélérateur	Tournez le bouton multifonctionnel à droite ou à gauche jusqu'à ce que le témoin cesse de clignoter. Voir plus de renseignements à la page 39.
	Rouge à clignotements moyens (0,25 sec alllumé / 0,25 sec éteint)	Alerte de pile faible	Mettez de nouvelles piles dans le transmetteur. Voir plus de renseignements à la page 11.
	Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Connexion impossible / Erreur de connexion	Le transmetteur et le récepteur ne sont plus connectés. Arrêtez le système et rallumez-le. Trouvez la source de l'erreur de connexion (par exemple, hors de portée, piles faibles, antenne endommagée).
Schémas de programmation			
ou	Numérote (vert ou rouge) puis pause	Position actuelle du menu	Voir l'arbre de menu pour plus de renseignements.
x8	Vert rapide 8 fois	Réglage du menu accepté (sur SET)	
x8	Rouge rapide 8 fois	Menu SET invalide	Erreur d'utilisateur, comme la tentative de supprimer un modèle verrouillé.

CODES DU TÉMOIN LED DU RÉCEPTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED		Nom	Notes
	Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page11.
	Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion à la page 13.
	Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Sécurité intégrée / détecteur de basse tension	Un niveau constant de basse tension dans le récepteur déclenche le système de sécurité intégrée qui assure suffisamment d'énergie pour mettre la servo d'accélération au centre avant de perdre toute l'énergie.

ARBRE DE MENU

L'arbre de menu ci-dessous montre le système de navigation parmi les réglages et les fonctions du transmetteur TQi. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour entrer dans l'arbre de menu, puis effectuez les commandes suivantes pour naviguer au menu et faire des options.

MENU : Quand vous accédez à un menu, commencez toujours en haut. Appuyez sur MENU pour faire défiler l'arbre de menu. Quand vous avez atteint le fond de l'arbre, vous pouvez revenir en haut en appuyant encore une fois sur MENU.

SET : Appuyez sur SET pour vous déplacer à travers l'arbre de menu et faire des options. Lorsqu'une option est communiquée à la mémoire du transmetteur, le témoin DEL clignote en vert rapidement.

RETOUR : Appuyez sur MENU et SET en même temps pour remonter un niveau dans l'arbre de menu.

SORTIE : Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour sortir de la programmation. Les options que vous avez faites seront enregistrées.

ÉCHO : Maintenez le doigt appuyé sur SET pour activer la fonction « écho ». Écho vous ramène à position actuelle dans l'arbre de menu si vous vous égarez. Par exemple : Si votre position actuelle est Points limite du canal de direction, maintenez le doigt appuyé sur SET pour que le témoin DEL clignote deux fois en vert, une fois en vert, puis trois fois en rouge. L'écho ne change pas vos réglages ou votre position dans la séquence de programmation.

Voici un exemple de la façon d'accéder à une fonction dans l'arbre de menu. Dans l'exemple ci-dessous, l'utilisateur configure le bouton multifonctionnel en tant que commande de direction à taux double.

Comment régler le bouton multifonctionnel pour commander LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :

1. Allumez le transmetteur
2. Maintenez le doigt appuyé sur MENU jusqu'à ce que le témoin DEL s'allume en vert. Il clignotera à des intervalles simples.
3. Appuyez sur SET. Le témoin DEL rouge clignote à des intervalles simples pour indiquer que la direction à taux double a été sélectionnée.
4. Appuyez sur MENU deux fois. Le témoin DEL rouge clignote trois fois à plusieurs reprises pour indiquer que le pourcentage de la direction a été sélectionné.
5. Appuyez sur SET pour sélectionner. Le témoin DEL vert clignote 8 fois rapidement pour indiquer que la sélection a réussi.
6. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour retourner au mode de pilotage.

Restaurer les paramètres par défaut :

Transmetteur ARRÊTÉ	**Maintenez les doigts appuyés sur MENU et SET en même temps**	**Transmetteur ALLUMÉ**	**Relâchez MENU et SET** le témoin clignote d'une couleur rouge.	**Appuyez sur SET pour** effacer les paramètres. Le témoin DEL s'allume et reste vert constant. Le transmetteur est remis au réglage par défaut

Saisissez Programmation
Appuyez et maintenez appuyé sur MENU pendant 3 secondes

1 Bouton multifonctionnel – *Un clignotement vert* — Appuyez sur SET

Appuyez sur **MENU** pour faire défiler les options.
Appuyez sur **SET** pour choisir une option.

- **1 Sensibilité de la direction (Exponentiel)** – *Un clignotement rouge*
- **2 Sensibilité de l'accélérateur (Exponentiel)** – *Deux clignotements rouges*
- **3 Pourcentage de la direction (taux double)** – *Trois clignotements rouges*
- **4 Pourcentage de freinage** – Quatre clignotements rouges
- **5 Réglage de l'accélérateur** – *Cinq clignotements rouges*
- **6 Bouton désactivé** – *Six clignotements rouges*

Appuyez sur MENU

2 Configuration des canaux – *Deux clignotements verts* — Appuyez sur SET

- **1 Direction (Canal 1)** – *Un clignotement vert* — Appuyez sur SET

  Appuyez sur **MENU** pour faire défiler les options.
  Appuyez sur **SET** pour choisir une option.

  - **1 Inversion de servo** – *Un clignotement rouge* — Appuyez sur SET pour inverser la servodirection
  - **2 Réglage secondaire** – *Deux clignotements rouges* — Actionnez le bouton pour effectuer le réglage secondaire. Appuyez sur SET pour enregistrer.
  - **3 Points limite** – *Trois clignotements rouges* — Réglez à l'aide du volant. Tournez à droite jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Tournez à gauche jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Pour remettre à zéro la course maximale : Relâchez les commandes appuyez sur SET.
  - **4 Remettez à zéro les points limites** – *Quatre clignotements rouges* — Appuyez sur SET pour restaurer les points limites par défaut.

  Appuyez sur MENU

- **2 Accélérateur (Canal 2)** – *Deux clignotements verts* — Appuyez sur SET
  - **1 Inversion de servo** – *Un clignotement rouge* — Appuyez sur SET pour inverser la servodirection
  - **2 Réglage secondaire** – *Deux clignotements rouges* — Actionner le bouton pour effectuer le réglage secondaire. Appuyez sur SET pour enregistrer.
  - **3 Points limite** – *Trois clignotements rouges* — Réglez à l'aide du levier. Tirez jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Poussez jusqu'au point final souhaité, puis appuyez sur SET pour enregistrer. Pour remettre à zéro la course maximale : Relâchez les commandes appuyez sur SET.
  - **4 Remettez à zéro les points limites** – *Quatre clignotements rouges* — Appuyez sur SET pour restaurer les points limites par défaut.

Appuyez sur MENU

3 Sélection des modes – *Trois clignotements verts* — Appuyez sur SET

Appuyez sur **SET** pour choisir une option.

- **1 Électrique** – *Un clignotement rouge*

  Appuyez sur MENU

- **2 Nitro** – *Deux clignotements rouges*

Appuyez sur MENU

4 Traxxas-Link – *Quatre clignotements verts* — Appuyez sur SET

- **1 Verrouillage du modèle** – *Un clignotement vert* — Appuyez sur SET
  - **1 Déverrouillez** – *Un clignotement rouge*
  - **2 Verrouillez** – *Deux clignotements rouges*
  - **3 Déverrouillez tout** – *Trois clignotements rouges*

  Appuyez sur MENU

- **2 Supprimer le modèle** – *Deux clignotements verts* — Appuyez sur SET
  - **1 Confirmez la supression** – *Un clignotement rouge*

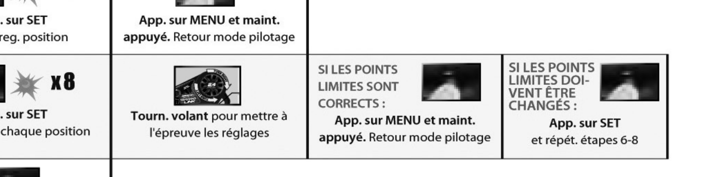
Note : Le transmetteur est « actif » pendant la programmation, donc vous pouvez mettre à l'épreuve les réglages en temps réel sans devoir sortir de l'arbre de menu.

FORMULES D'ARBRE DE MENU

Pour sélectionner les fonctions et régler le transmetteur TQ 2,4 GHz sans se référer à l'arbre de menu, allumez votre émetteur, trouvez la fonction dans la colonne gauche que vous souhaitez régler et suivez les étapes correspondantes.



Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x8 **App. sur SET pour conf.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage						
Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x2 **App. sur MENU pour conf.** Témoin clign. coul. rouge x2	x8 **App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Régl. bouton multifonctionnel pour comm. LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x3 **App. 2x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x3)	x8 **App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Bouton multifonctionnel réglé pour le POURCEN-TAGE DE FREINAGE (%)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x4 **App. 3x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x4)	x8 **App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
Régl. bouton multifonctionnel pour L'ACCÉLÉRATEUR	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x5 **App. 4x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x5)	x8 **App. sur SET pour sélec.** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	Régl. bouton multifonctionnel jusqu'à ce que DEL s'all. d'1 coul. verte constante.				
VERROUILLAGE du bouton multifonctionnel	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET . Témoin** clign. coul. rouge	x6 **App. 5x sur MENU.** Témoin clign. coul. rouge (x6)	x8 **App. sur SET pour verr.** DEL clign. coul. verte x8	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage					
INVERSER le sens de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x8 **App. sur SET** pour inverser la servodirection	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage				
RÉGLAGE SECONDAIRE de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x2 **App. sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x2)	**Util. bouton multifonctionnel** pour régl. position neutre	x8 **App. sur SET** pour enreg. position	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage		
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x3 **App. 2x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**Tourn. volant** pour régl. course max. à gauche et à droite	x8 **App. sur SET** pour enreg. chaque position	**Tourn. volant** pour mettre à l'épreuve les réglages	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : **App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	SI LES POINTS LIMITES DOI-VENT ÊTRE CHANGÉS : **App. sur SET** et répét. étapes 6-8
Remettre les POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION au réglage par défaut	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x4 **App. 3x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (4x)	x8 **App. sur SET** pour remet. points limites à 0	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage			
INVERSER le sens de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x8 **App; sur SET** pour invers. servodirection	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage			
RÉGLAGE SECONDAIRE de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x2 **App. sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x2)	**Util. bouton multifonctionnel** pour régl. position neutre	x8 **App. sur SET** pour enreg. position	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la servo D'ACCÉLÉRATION	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x3 **App. 2x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x3)	**Action. accélérateur** pour régl. niveau max. souhaité d'accélération/frein	**App. sur SET** pour enreg. Actionnez le levier pour mettre à l'épreuve	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : **App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage	SI LES POINTS LIMITES DOI-VENT ÊTRE CHANGÉS : **App. sur SET** et répét. étapes 7-9
Remettre les POINTS LIMITES de la servo D'ACCÉLÉRATION au réglage par défaut	**App. sur MENU et maint. appuyé.** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU.** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** DEL clign. coul. verte	x2 **App. sur MENU** DEL clign. coul. verte (x2)	**App. sur SET** Témoin clign. coul. rouge	x4 **App. 3x sur MENU** Témoin clign. coul. rouge (x4)	x8 **App. sur SET** DEL clign. coul. verte (x8)	**App. sur MENU et maint. appuyé.** Retour mode pilotage		



PROGRAMMATION DU TRANSMETTEUR TQi AVEC iPHONE ou iPOD TOUCH D'APPLE

La base d'arrimage de Traxxas (*pièce #6510 - vendue séparément*) pour le transmetteur TQi s'installe dans quelques minutes et transforme iPhone® ou iPod touch® en un puissant outil de réglage vous permettant de remplacer le bouton du transmetteur ou le système de programmation à témoin DEL avec une interface utilisateur graphique en couleurs intuitive, à haute définition.

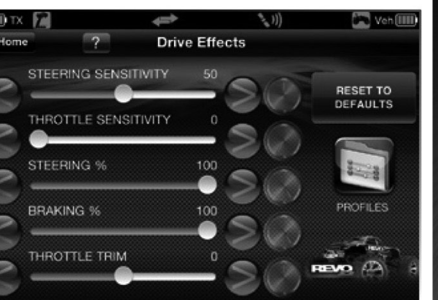


Traxxas Link

La puissante application Traxxas Link (disponible au magasin Apple App Store) assure le contrôle total du fonctionnement et du réglage du modèle Traxxas avec des graphismes époustouflants et une précision absolue. Installez des capteurs de télémétrie Traxxas Link sur le modèle pour que Traxxas Link affiche des données en temps réel telles que la vitesse, les rpm, la température et la tension de la pile.

Interface intuitive iPhone et iPod touch

Traxxas Link facilite l'apprentissage, la compréhension et l'accès à de puissantes options de réglage. Contrôlez facilement vos effets de pilotage tels que la sensibilité de la direction et de l'accélération ; le rapport de direction ; la force de freinage et le réglage de l'accélération en touchant et déplaçant les curseurs sur l'écran.



Tapez et glissez pour régler la sensibilité de la direction, l'accélérateur, le pourcentage du freinage et bien encore !

Télémétrie en temps réel

Le tableau de bord du Traxxas Link prévu de capteurs s'anime et affiche la vitesse, la tension de la pile, les rpm et la température. Établissez des avertissements de seuil et notez les valeurs maximums, minimums ou moyennes. Utilisez la fonction d'enregistre-ment pour retenir l'image du tableau de bord avec son, de sorte que vous puissiez vous concentrer sur le pilotage sans manquer les moments importants.



Le tableau de bord personnalisable de Traxxas Link affiche en temps réel les rpm, la vitesse, la température et la tension.

Traxxas Link vous permet de gérer 30 modèles

Le système radio TQi suit automatiquement tous les véhicules auxquels il est connecté et tous les paramètres utilisés pour chacun d'entre eux - jusqu'à 30 modèles. Traxxas Link utilise une interface visuelle permettant de nommer les modèles, personnaliser leurs paramètres, joindre des profils et les fixer dans la mémoire. Vous n'avez qu'à choisir un modèle et un transmetteur connecté antérieurement, mettez-les en marche et amusez-vous !

La base d'arrimage du TQi est vendue séparément (pièce #6510). L'application Traxxas Link est fournie par l'intermédiaire du magasin Apple APP pour les appareils mobiles iPhone et iPod touch. Les appareils iPhone et iPod touch ne sont pas fournis avec la base d'arrimage du TQi.

Pour plus de renseignements sur la base d'arrimage du TQi et l'application Traxxas Link, visitez *Traxxas.com*

Download Now!







Fabriqué pour
· iPod touch (4e génération)
· iPod touch (3e génération)
· iPod touch (2e génération)
· iPhone 4S
· iPhone 4
· iPhone 3GS
· iPhone 3G